

COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

L'ITALIA IN GUERRA

IL TERZO ANNO - 1942

PARTE SECONDA

Cinquant'anni
dopo l'entrata
dell'Italia
nella 2ª Guerra
Mondiale:
aspetti
e problemi

Roma 1993



L'ITALIA IN GUERRA

il 3° anno - 1942

PARTE SECONDA

CINQUANT'ANNI DOPO L'ENTRATA DELL'ITALIA NELLA 2^a GUERRA MONDIALE

Aspetti e problemi

A cura di:

R. H. RAINERO

A. BIAGINI

STABILIMENTO GRAFICO MILITARE
GAETA

PRESENTAZIONE

Il Convegno, dedicato al terzo anno di guerra, ha confermato quanto siano cresciuti il successo e l'interesse che stanno caratterizzando questa serie di studi.

Infatti l'incontro, ormai divenuto annuale a pieno diritto, tenutosi a Milano, presso la storica sede della Scuola Militare, Caserma Teulié, oggi sede del Comando del III Corpo d'Armata, ha dimostrato quanto sia importante poter affrontare lo studio e l'analisi di un periodo storico, così essenziale alle nostre memorie, in maniera globale e sviluppando anche gli aspetti meno noti.

Sono lieto di constatare come alla sempre larga adesione di studiosi, di alto livello, nazionali e stranieri e alla loro attiva partecipazione, anche emotiva, si sia aggiunto l'arricchimento fornito dalla proiezione dei filmati dell'istituto Luce, grazie ai quali è stato possibile partecipare, non solo con la memoria e con lo studio, ma anche con gli "occhi" a quel particolare momento della nostra storia.

L'incontro di Milano ha avuto un suo naturale seguito, come per gli anni passati, nella raccolta degli interventi dei partecipanti, nell'intento di fornire una visione quanto più possibile completa degli avvenimenti direttamente legati al 1942, raccolta che ho il piacere di presentarvi in qualità di Presidente della Commissione Italiana di Storia Militare.

Roma, ottobre 1993

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

Amm. Div. Renato SICUREZZA

L'ITALIA IN GUERRA — IL TERZO ANNO

COMITATO D'ONORE

On. Dott.	Salvo	ANDÒ	Ministro della Difesa
Sen. Prof.	Giovanni	SPADOLINI	Presidente del Senato
Gen.	Domenico	CORCIONE	Capo di Stato Maggiore Difesa
Gen.	Goffredo	CANINO	Capo di Stato Maggiore Esercito
Amm.	Guido	VENTURONI	Capo di Stato Maggiore Marina
Gen.	Stelio	NARDINI	Capo di Stato Maggiore Aeronautica
Gen.	Luciano	MELONI	Segretario Generale della Difesa
Gen.	Giovanni	BRUGNOLA	Cte 3° Corpo d'Armata
Prof.	Renato	GRISPO	Capo di Gabinetto dei Beni Culturali
Prof.	Paolo	MANTEGAZZA	Rettore Università di Milano
Prof.	Fausto	POCAR	Pro Rettore Università di Milano
Prof.	Alberto	MARTINELLI	Preside Facoltà Scienze Politiche Università di Milano
Prof.	Mario	MONTI	Rettore Università Bocconi
Prof.	Emilio	MASSA	Rettore Istituto Politecnico
Prof.	Adriano	BAUSOLA	Rettore Università Cattolica
Dr.	Gianpietro	BORGHINI	Sindaco di Milano

COMITATO SCIENTIFICO

Amm.	Renato	SICUREZZA	Presidente C.I.S.M. Capo Ufficio Storico Stato Maggiore - Marina Militare
Col.	Giancarlo	GAY	Capo Ufficio Storico Stato Maggiore - Esercito
Col.	Giovanni	DE LORENZO	Capo Ufficio Storico Stato Maggiore - Aeronautica
Prof.	Antonello	BIAGINI	Università di Roma
Prof.	Romain H.	RAINERO	Università di Milano
Gen.	Pierluigi	BERTINARIA	Università di Milano

INDICE

Il quadro internazionale

L'Italia tra Asse, Tripartito e occidentale <i>Fulvio D'AMOJA</i>	Pag. 11
--	---------

Il terzo anno di guerra

Strategia e logistica in un'ottica interforze <i>Ferruccio BOTTI</i>	Pag. 225
L'Italia in Russia: CSIR <i>Aldo GIANBARTOLOMEI</i>	» 273
L'Italia in Russia: l'ARMIR <i>Mario GARIBOLDI</i>	» 297
Dalle battaglie della Cirenaica allo sbarco alleato in Marocco <i>Mario MONTANARI</i>	» 309
I difficili rapporti con Vichy e l'occupazione della Provenza <i>Romain H. RAINERO</i>	» 329
I Balcani, problemi di un'occupazione difficile <i>Marco CUZZI</i>	» 343
Le costruzioni navali italiane nel periodo bellico con specifico riferimento al 1942 <i>Giorgio GIORGERINI</i>	» 377
Betasom nelle relazioni navali italo-germaniche <i>Augusto DE TORO</i>	» 391
L'Operazione C3 (1942) <i>Mariano GABRIELE</i>	» 409

Le azioni di mezzo giugno e di mezzo agosto 1942: l'aspetto navale	» 435
<i>Riccardo NASSIGH</i>	
Le azioni di mezzo giugno e di mezzo agosto 1942: l'aspetto aereo	» 479
<i>Sebastiano LICHERI</i>	
La guerra aerea: l'impegno della Regia Aeronautica	» 521
<i>Antonio PELLICCIA</i>	
Cronologia Essenziale	» 535

IL TERZO ANNO DI GUERRA

STRATEGIA E LOGISTICA IN UN'OTTICA INTERFORZE

FERRUCCIO BOTTI

Premessa

Nella precedente comunicazione relativa al 1941 abbiamo trattato — nelle grandi linee — gli aspetti della preparazione logistica italiana nel 1940 e abbiamo delineato un approccio logistico alle operazioni, mettendo in luce lacune che spesso non dipendevano solo dalla scarsità di risorse. In questa sede intendiamo esaminare che cosa cambiò nel 1942, quale segno (positivo o negativo) e quale portata ebbero i mutamenti e come e perché essi avvennero, soffermandoci in particolar modo sugli avvenimenti del cruciale periodo giugno-dicembre 1942, baricentro e punto di svolta e di non-ritorno (anche, anzi, soprattutto sotto l'aspetto logistico) dell'intera guerra.

Che cosa cambiò nel 1942? Lineamenti generali della situazione logistica

Per fare meglio risaltare i caratteri logistici generali del 1942, è utile ricordare brevemente quanto avvenne nel terzo anno di guerra — il 1917 — nel corso della prima guerra mondiale⁽¹⁾. Anno del duro colpo di Caporetto, che portò l'Italia sull'orlo della *débacle*. Ma anche anno della vittoriosa battaglia difensiva sugli Altipiani e dell'arresto del nemico sul Piave, dove rapidamente si ricostituì l'Esercito. La rapida ripresa spirituale dell'Esercito e del Paese fu accompagnata e anzi facilitata da un contesto logistico dove la produzione bellica — da tempo sottoposta a rigida militarizzazione con il R.D. 26 giugno 1915, n. 993 e relativo Regolamento

(1) Si rimanda, in merito, a F. Botti, *La logistica dell'Esercito Italiano*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito (d'ora in poi U.S.S.M.E.), Roma, 1991, Vol. II, p. 679-846.

di esecuzione⁽²⁾ — fu in grado di ripianare rapidamente la pur ingente quantità di prezioso materiale perduta durante la ritirata sul Piave⁽³⁾. I provvedimenti legislativi di base adottati nel 1915 — questo va sottolineato molte volte — avevano carattere interforze. Affermava il Ministro della Guerra nella relazione al Comitato Supremo per le Armi e Munizioni (per inciso, anch'esso a carattere interforze) che accompagnava il regolamento per la mobilitazione industriale del 22 agosto 1915:

“Infine ho considerato se l'organismo proposto di mobilitazione industriale doveva servire solo per la Guerra [cioè: per l'Esercito - N.d.A.], o se non dovesse invece agire cumulativamente tanto per la Guerra che per la Marina. La conclusione non poteva essere dubbia essendo evidente la necessità, o per lo meno la grande opportunità, di un'azione unica e coordinata, come quella che meglio raggiunge lo scopo unico, di provvedere armi e munizioni ed altri materiali durante la guerra. Ecco perché ho ritenuto molto opportuno che l'organismo di mobilitazione industriale serva tanto alla Guerra, quanto alla Marina. Ecco perché, così nel comitato centrale, come nei comitati regionali fu data alla Marina una giusta rappresentanza...”⁽⁴⁾

Non vanno trascurati altri due elementi caratterizzanti del 1917. Nonostante i gravissimi riflessi logistici specie per l'Italia e la sua Marina Mercantile della guerra sottomarina ad oltranza proclamata proprio nel 1917 dalla Germania, l'intervento americano fu un fatto di rilievo logistico determinante e di per sé tale da provocare una svolta positiva della guerra. E dal 1915 fino a Caporetto, nonostante errori e perdite (forti, ma pur sempre inferiori a quelle verificatesi in campo francese e inglese sul fronte occidentale) l'Esercito italiano aveva pur sempre progredito e l'industria — grazie ai provvedimenti prima citati — aveva lavorato con grande impegno e buon rendimento. In linea era arrivato gran numero di artiglierie e munizioni, la motorizzazione, i materiali e le macchine di ogni genere avevano avuto sviluppi impensati rispetto al 1915, fino a far legittimamente ritenere che — dal 1916 in poi — l'Esercito fosse entrato nel XX secolo e avesse comunque mantenuto la competitività rispetto a quello austriaco.

(2) Cfr. Ministero della Guerra, *Decreti, Regolamenti e Norme relativi alla mobilitazione industriale*, Roma, 1916.

(3) F. Botti, *op. cit.*, Documento n. 19.

(4) Ministero della Guerra, *op. cit.*, p. 19-20.

Un nostro valido storico militare del secolo XIX soleva affermare che gli uomini non imparano mai niente dalla storia. Ebbene, anche nel terzo anno di guerra, che ora stiamo esaminando, il 1942, si verificò una svolta: ma i pochi mutamenti, là ove avvennero, andarono in maniera irreversibile contro le fortune delle nostre Armi. Ancora una volta, l'intervento americano di fine 1941 fu un fatto decisivo e logisticamente — più che operativamente — determinante, i cui riflessi, però, questa volta andarono a tutto favore degli avversari dell'Italia. Altro mutamento determinante e irreversibile, ma a tutto danno dell'Italia, fu la definitiva conquista del potere aeromarittimo nel Mediterraneo da parte degli Alleati, a partire dalla seconda metà del 1942.

Rimasero, invece, immutati e anzi si aggravarono senza rimedio tre elementi salienti di segno negativo, che caratterizzarono già il 1941. Primo: i due potenti avversari — Inghilterra e Unione Sovietica — che le nostre Forze Armate erano costrette a combattere su fronti non intercomunicanti senza averne la possibilità, non solo rimasero a noi di fronte ma diventarono sempre più forti, anche dal punto di vista qualitativo.

Secondo: diversamente da quanto avvenne nel 1917, nel 1942 nessun sostanziale progresso avvenne in fatto di materiali e procedure, organizzazione di comando e logistica, ecc., rispetto agli anni precedenti, sì che le nostre Forze Armate si avviarono a essere, più che superate, surclassate — con devastanti effetti sul morale del combattente — non solo e non tanto dal punto di vista quantitativo, ma qualitativo.

Terzo: nei primi e ultimi mesi dell'anno 1942 il fronte russo accentuò il suo ruolo di pompaggio di preziose risorse logistiche e di elementi specializzati a detrimento delle esigenze della guerra mediterranea. La trasformazione del CSIR in ARMIR (cioè di un corpo d'armata in armata) decisa nei primi mesi del 1942 e, negli ultimi mesi dell'anno, l'impossibilità di distrarre come in passato forze aeree tedesche dal fronte russo per sostenere il pericolante fronte mediterraneo, (impossibilità derivante dall'offensiva sovietica di Stalingrado) furono due pietre miliari della definitiva sconfitta dell'Asse a fine 1942, simboleggiata dalla caduta di Tripoli il 23 gennaio 1943.

Riassumendo: nel 1942 ciò che avrebbe potuto e dovuto essere cambiato — a cominciare dai criteri per l'organizzazione della produzione militare e dalla tendenza a non realizzare il principio elementare della concentrazione dei mezzi e materiali logistici nel teatro d'operazioni decisivo per l'Italia — non venne cambiato e anzi peggiorò in misura irreversibile i suoi effetti. Per questo il 1942 fu l'anno decisivo, e il 1943 anche e soprattutto dal punto di vista logistico disse assai poco di nuovo.

La conquista definitiva del predominio aeromarittimo da parte Alleata: riflessi logistici

Gli avvenimenti del 1942 parlano da soli. Essi danno una chiara indicazione e delimitazione del rapporto di interdipendenza (e non di subordinazione) che sempre intercorre tra strategia, economia e logistica e al di là di essi, del significato, dei contenuti e della necessità di una logistica — e quindi anche di una strategia — interforze, senza steccati. Essi, infine, ci ricordano anche i limiti di storie di forza armata che, dal 1939 in poi, possono facilmente portare nel vicolo cieco di sterili polemiche impedendo l'individuazione e la definizione di precisi rapporti di causa ed effetto e di una scala di valori tra i molteplici aspetti del conflitto.

Gli avvenimenti che nella prima metà dell'anno portarono le truppe italo-tedesche alla conquista di Tobruk e all'avanzata in direzione del Canale di Suez fino a el-Alamein furono un caso esemplare non tanto e non solo dell'interdipendenza tra strategia e logistica, ma dell'interdipendenza della guerra nei tre elementi, dove le "nicchie" di forza armata non avevano più alcun significato storico.

L'avanzata italo-tedesca verso il cuore dell'Egitto nella prima metà del 1942, infatti, fu preceduta, preparata e accompagnata dalla temporanea conquista della superiorità aeronavale da parte dell'Asse, alla quale corrispose la possibilità di far affluire in Libia ingenti rifornimenti via mare, possibilità venuta meno — con conseguente ripiegamento delle forze dell'Asse — a fine 1941, quando le forze aeree e navali inglesi erano riuscite a riconquistare il predominio e ad anemizzare l'alimentazione della Libia, con particolare riguardo — anche questo va sottolineato — ai trasporti più preziosi e urgenti (benzina, munizioni, carri e automezzi...).

Va da sé che la possibilità di rifornire agevolmente la Libia nei primi mesi del 1942, dipese, a sua volta, dall'afflusso di nuove forze aeree tedesche (II C.A.T.) a fine 1941 e dall'intensificata e più coordinata azione della nostra Marina e della nostra Aeronautica, e qui il cerchio si chiude. A questo punto, non può sorprendere nessuno se il capovolgimento delle sorti della guerra in Africa Settentrionale, segnato dalla battaglia di el-Alamein fu a sua volta preceduto e accompagnato — e anzi reso inevitabile — dalla riacquistata capacità angloamericana di interdire sempre più strettamente l'alimentazione logistica della Libia anche attraverso il rafforzamento di Malta, e di rifornire sempre più largamente le forze inglesi in Egitto, anche con nuovi materiali americani qualitativamente molto superiori almeno a quelli italiani.

Fu dunque il potere aeromarittimo — a sua volta preceduto da una crescente capacità industriale ed economica — ad essere il protagonista principale e l'elemento trainante — e insieme unificatore — della strategia e della logistica in tutti e tre gli elementi. Parliamo — come hanno fatto tanti altri dagli anni Venti in poi — di potere aeromarittimo per diverse ragioni. Primo, in linea generale — e particolarmente in mari ristretti come il Mediterraneo — fanno sentire i loro effetti nella guerra sul mare non solo e non tanto gli aeroplani imbarcati (dalla Marina considerati uno dei tanti vettori d'arma navali) ma soprattutto le forze aeree basate a terra e non dipendenti dalla Marina. Secondo, questo era tanto più vero nel caso specifico, quando le portaerei dal maggio 1941 non furono più stabilmente presenti in Mediterraneo (tranne che per sporadiche incursioni)⁽⁵⁾ e l'aviazione delle due parti era generalmente basata a terra e non dipendeva dalla Marina, ma era una forza cooperante. Terzo, potere terrestre, potere aereo e potere marittimo hanno una base comune e interdipendente nell'organizzazione del Paese per la guerra e nella sua capacità industriale e logistica. Quarto, a fine 1941 l'affondamento nelle acque malesi di due corazzate inglesi da parte di aerei giapponesi basati a terra e l'episodio di Pearl Harbor, che provocò l'entrata in guerra degli Stati Uniti, avevano un preciso significato comune: la preminenza non solo e non tanto della portaerei, ma del potere aereo — imbarcato e non — nella guerra marittima e la fine della corazzata come elemento capace di condizionare le comunicazioni marittime, in maniera diretta o (*fleet in being*) indiretta.

Ne consegue che le operazioni navali oltre ad accentuare il loro legame diretto con i trasporti marittimi accentuarono la loro dipendenza dal controllo o dominio del cielo. Il loro successo dipese non dal possesso di corazzate ma da una combinazione sempre più intima con il potere aereo. A sua volta, quest'ultimo perse le connotazioni "indipendentistiche" di tipo douhetiano, perché il suo rendimento anche nel campo strategico era legato alla sua capacità di battere obiettivi militari in stretta connessione con l'azione delle forze di superficie, come voleva l'inascoltato Mecozzi. Naturalmente, il coordinamento tra i tre "poteri" incominciò dal potenziale economico e quindi militare del Paese, dalla logistica di produzione e dai trasporti. A questo punto, parlare di potere "aeromarittimo" diventò non solo legittimo ma necessario, tanto più nel caso dell'Italia (che non era e non è mai stata gli Stati Uniti o l'Inghilterra).

(5) A. Santoni, *Da Lissa alle Falkland*, Milano, Mursia, 1987, p. 192.

Per ragioni attinenti in buona sostanza alla logistica di produzione e ai trasporti, oltre che all'elementare necessità di coordinare in ogni tempo e in ogni momento le operazioni sia tra di loro che con la base logistica di produzione comune, noi riteniamo riduttivo impiegare il termine "potere aeronavale" — riferito cioè alle sole forze operative aeree e navali, con esclusione dei mezzi di trasporto — anziché "potere aeromarittimo": solo quest'ultimo sottintende una totale e piena armonizzazione e coordinazione di forze operative e logistiche. Non siamo perciò d'accordo con coloro che sostengono la necessità di distinguere tra potere militare di una nazione (del quale, par di capire, non farebbero parte le forze navali) e potere marittimo: quest'ultimo si porrebbe al di fuori e al di sopra del potere militare e avrebbe autonoma valenza assoluta ⁽⁶⁾.

Questa concezione separatistica e dogmatica vorrebbe distinguere la logistica marittima dalle altre. Essa non è e non è mai stata calzante, né per l'Italia né per la patria di Mahan, gli Stati Uniti. E ancor di meno lo è stata per la patria di Callwell, l'Inghilterra, rimasta maestra insuperata per l'arte di stabilire un corretto e empirico rapporto e un'armonica connessione tra l'azione delle forze terrestri e navali nell'ambito di un unico concetto strategico, dove alla Flotta di Trafalgar ha fatto da contraltare il saldo Esercito di Waterloo, e dove all'occorrenza la flotta ha fatto da *force multiplier* e da supporto logistico delle forze terrestri, agendo in sintonia con quest'ultime (si pensi alla guerra della Spagna contro Napoleone).

Le operazioni del 1942 dimostrano l'interdipendenza e la complementarietà — operativa e logistica — dei tre "poteri" classici. Che senso avrebbe considerare le operazioni navali a sé stanti, senza tener conto non solo e non tanto di quanto facevano sul mare gli aerei provenienti da basi terrestri, ma anche di quanto avveniva nei porti, nelle officine e ferrovie, e sul fronte terrestre dell'Africa Settentrionale? Quali sarebbero state le vicende della guerra sul mare e della guerra dei convogli, se l'Esercito, nel 1940, avesse subito conquistato la Tunisia, Suez e Alessandria, o avesse almeno mantenuto sempre Tobruk e Bengasi? E se l'Aeronautica avesse conquistato presto, definitivamente e in maniera assoluta — così come sognava Douhet — il dominio dell'aria, e non una superiorità aerea sempre più locale, parziale e temporanea fino a trasformarsi, a fine 1942, in inferiorità definitiva? Come si può considerare la guerra aeroterrestre nel deserto, senza considerare la guerra aeromarittima nel Mediterraneo?

(6) Cfr. G. Giorgerini, "Il potere navale - una espressione del potere marittimo", *Rivista Marittima* n. 10/1992, p. 16 e 18-19.

Per ultimo, va messo bene in evidenza che la battaglia di el-Alamein fu una classica battaglia di logoramento — quindi, logistica — sul tipo della prima guerra mondiale. Vinse non chi era più geniale e valoroso, ma chi aveva più carri armati, cannoni, automezzi aerei e rifornimenti — e, naturalmente, più divisioni — da gettare nella mischia ⁽⁷⁾. Notiamo anche che — come già avvenne nelle gigantesche battaglie del 1942 sul fronte orientale — aerei e carri armati non erano più strumenti del *Blitz Krieg* del 1940-1941, ma semplici pedine della guerra di logoramento e logistica, con l'unica variante — rispetto al 1915-1918 — che l'attaccante ad el-Alamein badò a risparmiare uomini e impegnò senza risparmio in una progressione metodica — con enorme consumo di munizioni — il fuoco di artiglieria (ricomparirono le dispendiose “cortine mobili” della prima guerra mondiale) e una profluvie di materiali, dando ragione in ritardo — con la tattica di Montgomery — al tipo di prudente e metodica offensiva basata sul fuoco che i generali francesi teorizzavano negli anni Trenta.

Da tutte queste considerazioni, fin d'ora si può legittimamente dedurre che, una volta dato il suo giusto posto alla logistica, nonostante il carro armato, la motorizzazione su vasta scala, il radar, la radio e le masse di bombardieri strategici douhetiani ecc., la seconda guerra mondiale fu una guerra di logoramento come e ancor più della prima, guerra che l'Italia perse nel momento stesso in cui — diversamente dal 1915 — scelse l'alleato logisticamente sbagliato.

Questa scelta dimostrò tutta la sua valenza negativa proprio a partire dalla seconda metà del 1942. E, in senso lato, dimostrò anche la piena validità delle previsioni di un nemico della guerra breve e delle *machines à finir de la guerre*, quale è stato, negli anni Trenta, l'economista tedesco Possony ⁽⁸⁾.

(7) Questo lo riconosce lo stesso maresciallo Alexander, che nelle sue memorie scrive: “El Alamein è stata una battaglia che, anche se combattuta con armi moderne, richiama molto lo stile delle battaglie della prima guerra mondiale in Francia, ma con una grande differenza. Le perdite furono in media di poco più di mille uomini al giorno: nella prima giornata della battaglia della Somme, nel luglio del 1916, ammontarono a circa 60.000” (*Memorie del Maresciallo Alexander 1940-1945*, Milano, Garzanti, 1963, p. 42).

(8) Cfr. S. H. Possony, *L'economia della guerra totale*, Torino, Einaudi, 1939, p. 121-142.

I negativi riflessi logistici dell'organizzazione del Ministero e degli Stati Maggiori: frenetica attività "di supplenza" di Cavallero

Trattando del 1940-1941, abbiamo già rilevato che la caotica e divergente organizzazione degli Organi Centrali non causò minor danno della scarsità di risorse e dell'impreparazione, prima di tutto logistica, alla guerra. Con l'incerta, debole e al tempo stesso pretenziosa mediazione di Mussolini (Ministro più che altro *pro forma* delle tre Forze Armate), i tre Ministeri, lo Stato Maggiore Generale, i tre Ministeri di Forza Armata, Fabbri, collaborarono poco e male anzitutto dal punto di vista logistico e amministrativo.

In questo quadro Cavallero — spesso travalicando i pur ampi poteri che gli conferiva il R.D. - legge 27 giugno 1941, n. 661 sulle attribuzioni del Capo di Stato Maggiore Generale — esercitò una forte azione di supplenza in tutti i settori, tentando di sostituire come poteva il Ministro della produzione bellica che non c'era, e dedicando particolare attenzione al rifornimento delle truppe in Africa, alla complessa problematica della guerra dei convogli e alla produzione di armamenti finalmente adatti al tipo di guerra che si combatteva. I risultati non mancarono, ma furono insufficienti. Anche Cavallero commise errori: ma non vi è dubbio che egli fosse tra i pochi ad aver mostrato di capire il carattere logistico, mediterraneo e unitario della guerra, per la quale, come non casualmente ha scritto F.S. Orlando sulla *Rivista di Commissariato e dei Servizi amministrativi militari*,

“non basta coordinare le attività dei singoli Ministeri nel corso di un conflitto armato, ma occorre che il coordinamento tra economia e finanza, fra produzione agraria e industriale, fra commercio interno ed estero, sia continuo e permanente, ed avvenga attraverso un organismo superiore, che studi prima di proporre e controlli esso stesso gli ordini... Non si può negare come esista fin d'ora un problema di demarcazione fra attività economica pubblica e attività economica privata e come esista un problema di unificazione e coordinamento dei servizi pubblici collettivi. Al concentramento, alla semplificazione ed al perfezionamento di codesti Servizi non potrà provvedere che un unico organismo, lo Stato Maggiore economico...”⁽⁹⁾.

Cavallero non si oppose con la dovuta energia al rovinoso intento di Mussolini di aumentare ancora le forze in Russia, togliendo ossigeno

(9) F. S. Orlando, “Verso gli Stati Maggiori economici”, *Rivista di Commissariato e dei Servizi Amministrativi Militari*, n. 1/1942.

all'Africa pur senza contribuire in modo significativo alle operazioni in quel lontano e ostico teatro d'operazioni, divoratore di risorse e automezzi. Si deve però riconoscere che l'importanza politica e ideologica attribuita ostinatamente da Mussolini a quella guerra rendeva inutile ogni tentativo di dissuaderlo. Deve essere escluso anche ogni interesse "geloso" o "peloso" di Cavallero per le commesse, dato che — tanto più in un tipo di guerra come quello — le commesse di forza armata andavano pur coordinate e controllate da qualcuno in relazione a priorità interforze. Questo "qualcuno" al momento non poteva essere né Favagrossa, evanescente Sottosegretario alle fabbricazioni di guerra, né Mussolini: per questa ragione Cavallero — senza concludere granché dati i "poteri" e contrappesi vari che doveva fronteggiare — una volta constatato che ciascuna Forza Armata definiva e ordinava materiali e mezzi senza tenere conto delle priorità interforze, interveniva come poteva per indirizzare le commesse verso i materiali che più servivano per quella guerra mediterranea e interforze, che a volte sembrava essere solo la "sua" guerra, o al massimo, la guerra dell'Esercito.

Da escludere anche l'eccessiva arrendevolezza di Cavallero ai tedeschi. Dopo l'arrivo dell'*Afrika Corps* in Libia e dei corpi aerei tedeschi in Italia e in Libia, lo volessero o meno Mussolini e i nostri Stati Maggiori, erano i tedeschi ad aver in mano le carte migliori nella guerra terrestre ed aerea, e pensare che per ragioni formali fossero disposti semplicemente a "stare sotto" i Comandi Italiani senza far pesare brutalmente la loro superiorità anche qualitativa, era una pia illusione: i tedeschi erano tedeschi. Cavallero, insomma, doveva far pesare le ragioni di una guerra strategicamente e logisticamente meno assurda e meno "separata" manovrando tra tre fronti, i primi due dei quali graniticamente rigidi: Mussolini, i tedeschi, i Capi di Stato Maggiore di Forza Armata (anche quest'ultimi avevano strumenti tecnici e legislativi tali da imbrigliare nel dettaglio, almeno in parte, i suoi interventi, trasformandoli in indebite ingerenze in questioni di Forza Armata).

Riguardo al Ministero della Guerra, l'unica riforma del 1942 fu quella sancita dal R.D. 9 marzo 1942, n. 335, che non prevedeva più l'Ispettorato Superiore dei Servizi Tecnici (fino a quel momento retto dal generale De Pignier, che aveva sostituito il generale Caracciolo di Feroletto) e sostituiva la Direzione Generale dei Servizi Logistici con la Direzione Generale di Commissariato Militare. Riforma senza alcun concreto risvolto, che anzi — con l'abolizione dell'Ispettorato Superiore dei Servizi Tecnici —

sancì il definitivo fallimento del tentativo di unificare e semplificare le troppo complesse procedure di studio, collaudo e introduzione in servizio dei nuovi materiali dell'Esercito, che coinvolgevano una pluralità di organi ciascuno dei quali attento a non perdere le proprie prerogative e spesso impegnato a suggerire nefaste modifiche ritardatrici⁽¹⁰⁾.

Il Ministero della Guerra, pertanto, nel 1942 si articolò su 7 Direzioni Generali (di artiglieria, del genio, dei Servizi di commissariato militare, di sanità militare, dei Servizi amministrativi, della motorizzazione, del Servizio chimico) e un Ispettorato del Servizio ippico e veterinario. Con un numero relativamente esiguo di Quadri ove prevalevano i civili (207 funzionari civili e 78 militari), le Direzioni Generali del Ministero della Guerra svolgevano — come sempre — sia le funzioni relative alla logistica di produzione e all'amministrazione in senso lato di personale e materiali, sia — in collaborazione con lo Stato Maggiore — le funzioni relative alla distribuzione dei materiali sui vari fronti, nella prima guerra mondiale affidate all'Intendenza dell'Esercito e nella regolamentazione logistica fino alla vigilia della guerra a un'Intendenza generale: ovvi gli inconvenienti, dei quali nel dopoguerra si fece tesoro tornando a prevedere un'Intendenza generale a sé stante.

Interessante l'evoluzione dello Stato Maggiore Esercito, nel quale acquistarono peso crescente gli organi logistici. Dopo la costituzione, all'inizio del 1941, del 3° Reparto Servizi e del 4° Reparto Tecnico (con Direzione Superiore Trasporti e Direzione di Amministrazione facenti però parte del 2° Reparto), nel gennaio 1942 ai Sottocapi di S.M. per le operazioni e per la difesa del territorio si aggiunse di nuovo — come era avvenuto fino al 1941 — un Sottocapo di S.M. Intendente, che assunse alle sue dipendenze il 3° e 4° Reparto. La Direzione Superiore Trasporti faceva sempre parte del 2° Reparto e dipendeva direttamente dal Sottocapo di S.M.E., per le operazioni.

Lo S.M.E. venne di nuovo ristrutturato nell'ottobre 1942, quando assunse una fisionomia che durò fino all'8 settembre 1943. Il Sottocapo di S.M. Intendente aumentò i suoi poteri, assumendo alle dipendenze ben tre Reparti logistici (2°, 3° e 4°) ai quali si aggiunsero nuovi Uffici. La Direzione Superiore Trasporti, facente parte del 2° Reparto, non fu più alle dipendenze dirette del Sottocapo di S.M.E. per le Operazioni. In tal

(10) M. Caracciolo di Feroletto, *E poi? La tragedia dell'Esercito Italiano*, Roma, Casa Ed. Libreria, 1946, p. 57-66.

modo, il Sottocapo Intendente con tre Uffici alle sue dipendenze diede praticamente vita, all'interno dello S.M.E., a una sorta di Intendenza di Forza Armata, peraltro con poteri più ridotti di quelli dell'Intendenza dell'Esercito nel 1915-1918. Una parallela evoluzione avvenne anche nel Comando Supremo, dove acquistarono peso crescente gli organi logistici.

Un cenno merita, infine, la complessa struttura relativa alla gestione amministrativa e contabile del personale e del materiale che, nonostante lo stato di guerra, mantenne — sia pure con un notevole passo avanti compiuto nel 1943 — le due caratteristiche tradizionali:

- a) procedure amministrative e contabili, per i contratti e i collaudi ecc. distinte e separate per ogni Forza Armata;
- b) farraginosità della regolamentazione amministrativo-contabile, che nell'Esercito imponeva anche e soprattutto ai minori livelli — reggimento e compagnia — personale numeroso ed esperto che era sempre più difficile trovare, riproducendo così un limite storico del sistema amministrativo militare.

Per l'amministrazione dell'Esercito valevano il Regolamento di amministrazione 1927 (abrogato solo in anni recenti), le Istruzioni amministrative per le truppe in campagna del 1940 e le Norme per la gestione dei materiali degli Enti mobilitati del 1941. Sulla base di tali norme, la resa dei conti e la revisione della contabilità per i Corpi ed Enti mobilitati dell'Esercito avveniva su un canale separato da quello degli Enti territoriali, e faceva capo — tramite le Direzioni di Amministrazione di Armata — a un distinto ufficio del Ministero. Solo a fine giugno 1943, sotto la spinta degli eventi bellici e in presenza dell'invasione del territorio nazionale, venne sancita (sia pure con semplice circolare ministeriale che non modificava la vigente legislazione) l'unificazione dei canali amministrativo-contabile per Enti mobilitati e territoriali, con l'istituzione di Direzioni di Amministrazione unificate al livello di Corpo d'Armata territoriale dell'Esercito.

Il mancato decollo dell'organizzazione della Nazione per la guerra

La fisionomia essenziale del settore nel 1942 può essere così riassunta:

- a) mantenimento, nonostante la situazione difficile — con qualche tentativo di miglioramento più o meno abortito — dell'organizzazione e del frazionamento di poteri già tipici degli anni Venti e Trenta;

- b) profluvie di norme e enti che ebbero scarso effetto o effetti controproducenti;
- c) aumento quantitativo della produzione bellica dei principali armamenti notevole rispetto al 1940, ma nettamente insufficiente rispetto alle esigenze e non comparabile con i traguardi impressionanti raggiunti in campo avversario, con particolare riguardo — inutile aggiungerlo — all'intervento americano;
- d) traguardi qualitativi ancor più modesti.

Per l'Esercito, l'armamento rimase quello del 1940. Non mancavano buone artiglierie moderne, ma erano prodotte in quantità irrisoria. Buone ma scarse autoblindo. Automezzi con i soliti difetti e limiti sui terreni russi e africani (le requisizioni, comunque, erano ostacolate dai prefetti e potentati locali); mancata introduzione in servizio del carro medio "P 40". Le vicende della guerra dei convogli — guerra di trasmissioni e mezzi di individuazione anche di notte — dimostravano, specie dalla seconda metà del 1942, il crescente e incolmabile ritardo tecnologico della Marina e dell'Aeronautica. In questo quadro le costruzioni navali fino a tutto il 1942, oltre a non poter compensare che in minima parte le perdite di naviglio da guerra e mercantile, continuarono a dedicare preziose e cospicue risorse — anche in termini di capacità costruttiva dei cantieri — alla onerosa costruzione o trasformazione di *Capital Ships* (corazzata *Impero*; corazzata *Cavour*; navi portaerei), cioè navi di squadra con scarsa o nulla importanza per la guerra dei convogli e comunque destinate a non entrare mai in servizio.

Ovvi i riflessi sulla disponibilità di idoneo e moderno naviglio di scorta e/o mercantile.

Per tutto il 1942 rimasero ancora contenuti — almeno sul territorio nazionale — gli effetti dei bombardamenti strategici anglo-americani, peraltro di intensità crescente fino a costituire, nel 1943, una delle ragioni principali che di fronte alla minaccia (non era certo un bluff) di distruggere le nostre belle città, indussero Badoglio alla resa⁽¹¹⁾. Vi fu un giro di vite nel settore alimentare, che però ebbe il solo effetto di incrementare la borsa nera, diminuire la credibilità del Governo e aumentare i guadagni

(11) Per gli effetti sull'industria e i trasporti dei bombardamenti strategici nei primi mesi del 1943 cfr. ad esempio A. Pirelli, *Taccuini 1922/1943*, Bologna, Il Mulino, 1984, p. 414-415.

degli speculatori. Le razioni viveri e le dotazioni di vestiario per le truppe combattenti erano teoricamente sufficienti ma di fatto scarse, e comunque molto diverse tra le tre Forze Armate — a tutto svantaggio dell'Esercito — anche quando ciò non era necessario.

Nessun sostanziale miglioramento nelle strutture organizzative centrali della produzione militare, che continuarono anche nel 1942 a non assicurare un'azione propulsiva e di controllo unitaria e interforze degli approvvigionamenti e della produzione. All'inizio del 1942 (R.D. 12 gennaio, n. 213 e 264) furono ridefiniti ordinamento e attribuzioni del Sottosegretariato di Stato per le Fabbricazioni di guerra costituito nel 1940 (Fabbriguerra-ex Cogefag), che rispetto al 1935 ampliò i suoi organi e aumentò il relativo personale militare e civile (quest'ultimo fu militarizzato solo con D.M. 28 giugno 1943). Fabbriguerra mantenne però sostanzialmente invariato — non senza qualche elemento peggiorativo — il ruolo di mero coordinamento, e non per tutte le produzioni e tutte le materie prime, che gli assegnava il decreto del 1935. Va anche notato che Cavallero — come dimostra il suo diario — convocò frequentemente Favagrossa e rimase il suo interlocutore principale, tendendo ad andare molto al di là del mero diritto di *“essere tenuto al corrente dal Sottosegretario di Stato per le fabbricazioni di guerra”* che gli assegnava il citato decreto del giugno 1941 sulle sue attribuzioni.

Stando a quello che afferma il generale Favagrossa, il decreto del 12 gennaio 1942 sulle nuove attribuzioni di Fabbriguerra segnò un'altra rinuncia di Mussolini (e Cavallero) al progetto di assegnare a Fabbriguerra la responsabilità delle commesse. Per ragioni non chiare e non convincenti, che comunque non sembrano di carattere strettamente tecnico, Favagrossa — che pure mise bene in rilievo, nelle sue memorie, i gravi inconvenienti e ritardi derivanti dall'autonomia dei Ministeri nelle commesse — si dichiarò contrario a un provvedimento che li eliminasse e scrisse nelle sue memorie:

“ad onor del vero Mussolini, in seguito a pressioni su di lui esercitate da industriali od altri, verso la fine del 1941 non aveva ordinato di studiare la possibilità di assumere l'onere delle commesse dei ministeri delle forze armate e su tale argomento aveva insistito al principio del 1942. Per ragioni varie ho allora rappresentato... il pericolo che il trapasso poteva provocare... Con tale trasferimento, si sarebbe provocata una crisi grave in un periodo particolarmente delicato rappresentato dalla guerra in atto...”

i danni che ne potevano derivare sarebbero stati forse superiori ai vantaggi... Consigliavo di attendere la fine della guerra''(sic)⁽¹²⁾.

A che sarebbe servito il provvedimento alla fine della guerra? Certo, cambiare i cavalli in mezzo al guado non è una buona tattica. Ma c'erano molte altre scelte nel 1942? E nel caso del 1915-1918, non si era già fatto — con buoni risultati — più o meno altrettanto?

A fine 1942 fallì anche il tentativo di Mussolini e Cavallero — tardivo e debole come al solito — di coordinare meglio la produzione aeronautica, adottando il modello tedesco. Alberto Pirelli scrisse nel suo diario (17-18 dicembre 1942):

“Mussolini ha chiesto a Cini su suggerimento di Cavallero di diventare il presidente di un comitato italo-tedesco per l'organizzazione della produzione aeronautica in Italia (ci dovrebbe essere pro forma un parallelo comitato in Germania). Cini ha chiesto tempo per esaminare la situazione con Fougier [Capo di S.M. dell'Aeronautica - N.d.A.] e Favagrossa e mi fa leggere la sua lettera odierna a Mussolini in cui rifiuta per... incompetenza”⁽¹³⁾.

Criticabile tendenza al disimpegno visto che le sorti della guerra erano ritenute ormai segnate, dignitoso rifiuto del velato controllo tedesco, o semplice e non isolata manifestazione della tendenza a lasciare le cose come stavano, senza lacci e laccioli per l'industria?

A guerra ormai perduta — altro classico esempio dei provvedimenti ritardati e perciò privi in gran parte di efficacia che caratterizzarono la condotta della guerra a cominciare dal 1942 — con i R.D. 6 febbraio 1943, n. 24 e 12 febbraio 1943, n. 25 venne finalmente costituito il Ministero della produzione bellica. Il nuovo Ministero alleggeriva il Comando Supremo di talune attribuzioni fino a quel momento svolte personalmente da Cavallero, e contemporaneamente assegnava allo stesso Comando Supremo un nuovo e più importante ruolo, che Cavallero aveva cercato già di svolgere. L'Art. 2, infatti, recita che:

“gli Stati Maggiori determinano i fabbisogni delle Forze Armate; il Comando Supremo, avvalendosi del Comitato Superiore Tecnico delle Armi e Munizioni coordina e vaglia le richieste di mezzi e materiali bellici e inoltra al Ministero della produzione bellica quelle di sua competenza”.

(12) C. Favagrossa, *Perché perdemmo la guerra*, Milano, Rizzoli, 1946, p. 39.

(13) A. Pirelli, *op. cit.*, p. 381.

Con successivi R.D. (8 marzo n. 143, n. 219, 22 marzo 1943, n. 261 e 22 aprile 1943, n. 329) i Ministeri di Forza Armata cedettero al nuovo Ministero le competenze per la gestione delle commesse dei materiali di armamento, telecomunicazioni, automotoveicoli, materiali e mezzi del genio, ecc. L'unificazione riguardò, cioè, i soli materiali che servivano a "vestire" e completare i rispettivi sistemi d'arma. Oltre che la costruzione di aeroplani, navi e motori, rimasero esclusi dalle competenze di Favagrossa anche i materiali di sanità e commissariato, dove pure l'unificazione sarebbe stata da gran tempo possibile. Le nuove attribuzioni di Cavallero diedero particolare risalto al Comitato Superiore Tecnico delle armi e munizioni interforze, il cui presidente era nominato dal Duce (cioè, da Cavallero, che indicava naturalmente un suo uomo) e non più per anzianità, ampliò i suoi poteri decisionali e venne posto alle dirette dipendenze di Cavallero.

L'intervento diretto in materia logistica del Comando Supremo si rafforzò anche con il R.D. 7 settembre 1942, n. 975, che esaudendo un vecchio desiderio di Cavallero istituì un Commissariato generale per i Combustibili liquidi, Carburanti e Lubrificanti (Cogecarburanti), alle dipendenze del Comando Supremo e retto da un ufficiale generale (l'incarico di commissario fu assegnato *ad personam* allo stesso Favagrossa).

Il nuovo Ministero costituito nel febbraio 1943 non decollò: lo stesso Ministro non ci credeva. Infatti Favagrossa non costituì il nuovo e più complesso organismo con personale proprio ed esclusivo, ma assunse semplicemente alle sue dipendenze le stesse Direzioni Generali dei Ministeri di Forza Armata che già si occupavano dei materiali diventati di sua competenza con i predetti decreti. Tali Direzioni rimasero nelle rispettive sedi e continuarono a svolgere anche gli altri compiti loro assegnati come Direzioni Generali dei rispettivi Ministeri. Ovvi gli inconvenienti di una siffatta soluzione, nella quale l'accentramento di determinate commesse rimase solo formale. Ormai la fine si avvicinava: ma lasciano ugualmente perplessi queste ritardate misure, e anzi queste mezze misure che ebbero come unico risultato quello di rimanere sulla carta.

Nel campo della legislazione primaria, la Legge 21 maggio 1940, n. 415 sull'organizzazione della Nazione per la guerra rimase in vigore, immutata, per tutta la guerra. La Legge 24 maggio 1940, n. 461 sulla disciplina dei cittadini in tempo di guerra e gli articoli rimasti in vigore della precedente Legge 14 dicembre 1931, n. 1699 furono invece definitivamente abrogati con il R.D. 31 ottobre 1942, n. 1611, che approvava il

Testo Unico sulla disciplina dei cittadini in tempo di guerra e il relativo Regolamento di esecuzione (R.D. 31 ottobre 1942, n. 1612).

Meritano, infine, un breve cenno due importanti organismi che operarono in settori non strettamente concernenti la metallurgia. Per il coordinamento dell'approvvigionamento e della distribuzione dei prodotti e per il controllo dei prezzi, venne istituito (R.D. - legge 24 gennaio 1942, n. 2) un Comitato Interindustriale di Coordinamento per l'approvvigionamento, la distribuzione e i prezzi dei prodotti industriali e dei Servizi, presieduto dallo stesso Capo del Governo, del quale facevano parte i Ministri interessati, i Presidenti delle Confederazioni ecc. Di fatto, solo nel campo dei prodotti alimentari le norme ricevettero una almeno parziale applicazione, mentre l'industria sfuggì più agevolmente ai controlli.

Per l'approvvigionamento di generi alimentari per tutte e tre le Forze Armate venne costituita (D.M. 5 marzo 1942, che faceva seguito agli analoghi decreti 15 settembre e 15 novembre 1940) una Commissione per gli approvvigionamenti delle Forze Armate, presieduta dal Segretario Generale dell'alimentazione e con rappresentanti dei Ministeri militari e civili interessati. La Commissione doveva esprimere parere sulle modalità per gli approvvigionamenti per le Forze Armate di competenza del Ministero dell'agricoltura, e fissare i prezzi d'acquisto dei generi presso i fornitori.

Nei riguardi della produzione bellica, e in particolare di materiali d'armamento, automezzi ed esplosivi, quali furono i risultati raggiunti? Il Favagrossa affermava che dal 1939 al 1943 la produzione di mezzi corazzati fu triplicata, di aeroplani e motori quasi raddoppiata, di siluri quintuplicata, di artiglierie da 65 a 381 mm quadruplicata, di cannoncini da 20 a 57 quintuplicata, di munizioni triplicata ⁽¹⁴⁾.

Secondo il Minniti, dal 1939 al 1943 vennero prodotti circa 8000 pezzi di nuovo modello dei vari calibri, 3400 mezzi corazzati, 83.000 automezzi, 12.000 aeroplani (con una produzione mensile che nel 1942 scese a 245 unità, e a sole 215 a dicembre) ⁽¹⁵⁾.

Queste cifre contrastano notevolmente con quelle fornite dal Favagrossa (120.000 automezzi e 3300 mezzi corazzati prodotti nel 1940-1943) ⁽¹⁶⁾. Comunque sia, il dato primario da considerare prima di sta-

(14) C. Favagrossa, *op. cit.*, p. 137.

(15) F. Minniti, "Il problema degli armamenti nella preparazione militare italiana dal 1935 al 1943", *Storia contemporanea*, anno IX, n. 1/1978.

(16) C. Favagrossa, *op. cit.*, p. 75.

bilire il rendimento di questo materiale era la qualità, inferiore specie a partire dal 1942 e specie per mezzi corazzati, aeroplani, mezzi di collegamento, artiglierie, mezzi tecnici (radar, congegni antisom, congegni per la visione e il tiro notturni ecc.) per la Marina e per la guerra dei convogli. Altro aspetto era la deficienza pressoché generale e costante di organi di manutenzione, ricambi e accessori, gomme e, naturalmente, carburanti. Un'altra "malattia" di sistemi d'arma di per sé validi era la deficienza di sistemi sussidiari che ridusse il loro rendimento effettivo. Il generale Mancinelli (Capo di DELEASE nel 1942), cita il caso delle autoblindo italiane modello "AB 41", buone ma prive come dotazione di bordo di una bussola solare che — come avveniva per le blindo inglesi — consentiva all'equipaggio di fare il punto senza scendere dal mezzo. Il Generale commenta:

"Il particolare della bussola tascabile è caratteristico di una mentalità abbastanza diffusa negli ambienti di scarsa disponibilità finanziaria, facilmente soggetti alla suggestione delle "false economie"... Realizzato con molto sforzo e con molta spesa uno strumento spesso tecnicamente ottimo ed up to date. Si manca poi di ottenerne tutto il rendimento che se ne dovrebbe attendere per difetto di adeguate apparecchiature sussidiarie" (17).

Sulle deficienze qualitative dei materiali dell'Esercito e sul loro scarso rendimento influirono due fattori finora rimasti in ombra: lo scarso numero di ufficiali in servizio permanente dei Servizi logistici sui vari fronti, che si tradusse in carenza anche qualitativa di organi direttivi specializzati per le varie branche logistiche, e ancor di più lo scarso numero di ufficiali dei Servizi tecnici, che si tradusse in gravi ritardi e inadempienze nello studio, progettazione e collaudo di nuovi materiali. Con il R.D. - legge 17 febbraio 1942, n. 151 gli ufficiali del Servizio tecnico di artiglieria nei gradi da colonnello a capitano passarono da 115 nel 1940 a 140 (con 17 colonnelli), cifra del tutto irrisoria. Molto pochi, secondo il predetto decreto, anche gli ufficiali del Servizio tecnico del genio (64, di cui 9 colonnelli), del corpo automobilistico (689 ufficiali con 28 colonnelli) e del Servizio tecnico della motorizzazione (50, con 6 colonnelli). Naturalmente i Servizi tecnici operavano ciascuno per proprio conto, con ovvi inconvenienti nel caso dei sistemi d'arma complessi (come i carri armati) dove

(17) G. Mancinelli, *Dal Fronte dell'Africa Settentrionale (1942-1943)*, Milano, Rizzoli, 1970, p. 80.

occorreva coordinare insieme il lavoro dei Servizi tecnici di artiglieria, della motorizzazione e del genio-trasmissioni.

In tutti i casi, quando si parla di logistica — cioè di una disciplina con dati di base in certa misura matematicamente verificabili — anche i “se” hanno un senso. Per questo si può concludere che se il materiale disponibile almeno nel 1942 fosse stato concentrato in Africa, nonostante i suoi limiti qualitativi avrebbe forse impedito di giungere all’arresto dell’avanzata e alla rotta logistica di el-Alamein.

Il fallimento definitivo di tutti i tentativi più o meno incisivi e tardivi di razionalizzare la produzione militare fu indirettamente dimostrato dalla riunione tenuta da Mussolini il 29 gennaio 1943, alla quale parteciparono le più alte cariche militari. La situazione ormai compromessa avrebbe richiesto drastiche misure d'emergenza; eppure si discussero ancora questioni di dettaglio che avrebbero dovuto essere già da tempo risolte, come la militarizzazione delle maestranze aeronautiche e l'organizzazione della produzione aeronautica, la ripartizione tra le tre Forze Armate della manodopera specializzata, l'impiego di manodopera femminile, gli orari di lavoro, la produzione del carro “P-40” ecc. ecc.⁽¹⁸⁾.

La guerra dei convogli nel Mediterraneo

Nel 1949 il tenente di vascello Ronconi sintetizzò magistralmente, sulla *Rivista Marittima*, gli aspetti e le profonde implicazioni strategiche e logistiche di questa guerra:

“Le cifre riguardanti gli affondamenti delle nostre navi mercantili in Mediterraneo raggiungono i loro massimi nel periodo agosto 1912 - maggio 1943 (una media di 60.000 tonnellate mensili). Se si passano in rassegna le cause che determinarono tali incrementi a nostro danno, si vede che una delle principali, e forse la più evidente, fu la superiorità aerea nemica in quei periodi e specificatamente:

- *il potenziamento di Malta come base aerea, dopo il secondo ritiro del CAT dalla Sicilia;*
- *l'arrivo a Malta ed in Egitto di velivoli a grande raggio d'azione (bombardamenti delle basi navali e delle forze in mare);*

(18) C. Favagrossa, *op. cit.*, All. 17, p. 278-297.

- l'assoluto predominio degli aerei da caccia alleati, a protezione delle forze navali e dei propri convogli;
- l'impiego degli aerei siluranti a 400 mg di raggio d'azione e muniti di Radar.

Da tali considerazioni e da molte altre consimili, derivanti dall'esame degli eventi bellici negli altri scacchieri d'operazioni (e specialmente in quello del Pacifico dove fu combattuta una guerra prettamente aereo-navale e non soltanto navale) scaturisce la chiara dimostrazione che, quando si parla di potere marittimo, si deve intendere potere aereo-marittimo, quando si parla di nave come mezzo bellico, si deve intendere il binomio inscindibile nave-aereo'' (19).

Il Ronconi parlò di *potere aeromarittimo*. Ci sarà pure qualche ragione se nessuno, allora, si scandalizzò di questo termine peraltro, al tempo, già tutt'altro che nuovo. Giova mettere l'accento sulla complessità del problema dei convogli, e ribadire che non fu solo un fatto logistico o operativo marittimo ma coinvolse oltre che le forze aeree tedesche e il Ministero delle comunicazioni, tutte e tre le Forze Armate italiane e la loro impostazione e preparazione, nella fattispecie estremamente carente, fino a far affermare al Macintire (e il suo traduttore e prefattore ammiraglio Aldo Cocchia, Capo Ufficio Storico Marina, concorda) che:

“Entrambe le parti avevano da risolvere il problema del traffico dei convogli di rifornimento che, per quanto non fossero seriamente minacciati dalle forze di superficie nemiche, erano pur sempre gravemente in pericolo per gli attacchi che provenivano da sopra e da sotto la superficie del mare. Il problema non si sarebbe modificato molto nemmeno se le due squadre da battaglia fossero state eliminate tutt'e due, come, a dire il vero, era avvenuto per la Mediterranean Fleet. Il successo o il fallimento delle navigazioni dei convogli mediterranei dipendevano in massima parte dalla efficacia delle difese antiaeree e antisommergibili e dall'entità delle perdite che gli attaccanti aerei e subacquei erano in grado di sopportare per il raggiungimento dei loro obiettivi” (20).

(19) R. Ronconi, “Le teorie del Douhet e di Rougeron all'esame critico dell'ultimo conflitto”, *Rivista Marittima* n. 2/1949.

(20) D. Macintire, *La battaglia del Mediterraneo*, Firenze, Sansoni, 1965, p. 122. Giudizio condiviso anche dall'ammiraglio Iachino nel suo libro *Tramonto di una grande Marina*, Milano, Mondadori, 1959, p. 254-255. Divergente invece il giudizio coevo di Supermarina che in un documento del 14 gennaio 1943 riteneva ancora le

Per altra via, anche questo conferma le tesi del Ronconi sulla trasformazione del potere marittimo in aeromarittimo. A questo punto, non è nemmeno un mistero per nessuno che la preparazione e impostazione della guerra dei convogli e le conseguenti esigenze operative, di strumenti, materiali e mezzi tecnici, di organizzazione dei porti ecc. di fatto erano state, negli anni Trenta e fino al 1941, una preoccupazione non certo preminente delle tre Forze Armate.

In particolare, come già accennato trattando del 1941, la scarsa funzionalità della struttura operativa e logistico-amministrativa interforze impedì quell'impostazione interforze dei trasporti — e dei trasporti marittimi in particolar modo — che si rivelò indispensabile. L'associazione convogli-Marina è infatti impropria. Per organizzare un convoglio, occorre venire a capo in tempi ristretti — conducendoli a un unico fine — di una serie assai complessa di problemi tra di loro connessi: scorta aerea e navale (italiana e tedesca), difesa antiaerea dei porti, scelta del naviglio mercantile (italiano e tedesco), suo carico e scarico, infrastrutture portuali, mano d'opera dei porti, attrezzature degli stessi, raccordi ferroviari e afflusso dei materiali nei porti, priorità nel carico di mezzi, materiali e personale delle tre Forze Armate, rapido decongestionamento dei porti di arrivo, particolari accorgimenti per il lavoro notturno nei porti, loro rapido ripristino in caso di danni o bombardamenti aerei, tutela del segreto. Come si può venire a capo di questa serie di esigenze, senza una stretta integrazione di sforzi operativi e logistici tra Forze Armate e senza organismi misti con autonoma e pronta capacità decisionale?

Prima di addentrarci nella problematica specifica dei convogli, è bene sottolinearne pesanti implicazioni operative e logistiche. L'espugnazione della fortezza di Tobruk nel giugno 1942 segnò apparentemente, al momento, il culmine delle fortune dell'Asse, perché creò le migliori premesse anche logistiche per l'avanzata verso il Canale di Suez. A parte la disponibilità del porto, la conquista delle numerose risorse logistiche che

(segue nota)

navi da battaglia “essenziali per la condotta della guerra in mare”, attribuiva le limitazioni al loro impiego a fattori “esterni” nei quali stranamente non compariva il carburante (mancanza di scorte aeree e navali, mancanza di radiolocalizzatori ecc.) e riteneva che il nucleo da battaglia “sarà senza dubbio fattore importantissimo nelle trattative di pace” (Ufficio Storico Marina Militare, d'ora in poi U.S.M.M., *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Vol. XXI Tomo II, Roma, 1975, p. 131-132), lasciando così intendere che le corazzate non erano più uno strumento operativo spendibile.

vi erano state accumulate consentì all'Asse — e soprattutto all'*Afrika Korps* che, con la tipica prepotenza ed efficienza tedesca, fece la parte del leone nel bottino — di alimentare la prosecuzione dell'offensiva.

La vittoria di Tobruk, tuttavia, indusse l'Asse ad accantonare definitivamente l'Operazione "C3" per la conquista di Malta puntando tutte le carte sullo sfruttamento senza indugi del successo terrestre, e in tal modo lasciando sopravvivere la classica spina nel fianco dei nostri convogli, neutralizzata con duri bombardamenti all'inizio del 1942 ma, da maggio in poi, in grado di colpire sempre più efficacemente il traffico con la Libia. Esempio lampante, questo, dell'interdipendenza tra strategia aerea, terrestre e marittima e delle negative ripercussioni logistiche complessive di decisioni operative terrestri solo apparentemente ortodosse, perché basate sul principio napoleonico e clausewitziano della massima rapidità dell'offensiva e del definitivo annientamento dell'avversario.

Va infine notato che a Malta rimasero pur sempre forze navali esigue (naviglio leggero) e forze aeree non ingenti, che tuttavia furono sufficienti per paralizzare in misura crescente il traffico con la Libia, fino a fare chiamare dall'ammiraglio Fioravanzo le rotte nel Canale di Sicilia "*le rotte della morte*"⁽²¹⁾. Ciò avvenne per la forte superiorità tecnica e per il perfetto funzionamento del Servizio Informazioni inglese, che consentì di condurre operazioni spesso notturne costantemente coronate dal successo, ove aerei, naviglio sottile di superficie, sommergibili diedero un esempio insuperato di efficace cooperazione, a dispetto delle teorie indipendentiste di Mahan e Douhet e a lode dell'empirismo inglese. In tal modo, specie nella seconda metà del 1942 le forze inglesi realizzarono magistralmente a tutto nostro danno, senza soluzioni di continuità tra terra e mare, un antico principio strategico risalente al secolo XVIII: attaccare le comunicazioni e i rifornimenti del nemico, provocandone il crollo strategico per via indiretta e soprattutto per ragioni logistiche.

I successi inglesi furono naturalmente facilitati, anche in questo settore cruciale, dai soliti provvedimenti ritardati, improvvisati o scarsamente incisivi e da errati criteri nelle costruzioni navali.

Emblematico il ritardato intervento per stabilire finalmente un'unica autorità nel porto di Napoli, cioè nel punto nodale dei traffici con la Libia, tentando così di eliminare un inconveniente che già si era rivelato

(21) U.S.M.M., *La difesa del traffico con l'A.S. (dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia)* - a cura dell'ammiraglio G. Fioravanzo, Roma, 1964 (Rist. 1992) p. 48 e 53.

in tutta la sua ampiezza nella guerra d'Etiopia. Il generale Fidenzio Dall'Orà (Intendente, cioè Capo dei Servizi logistici, in A.O.) accennando nel suo libro *Intendenza in A.O.* (1937) alla confusione nel porto di Massaua, verificatasi specie nei primi mesi di guerra, ne riassume la causa in tre parole: "*troppi galli in un pollaio*".

Il R.D. - legge 13 dicembre 1942, n. 1425, comunque, istituì nel porto di Napoli alle dipendenze del Comando Supremo (anche questo ha un significato) un Alto Commissariato Militare retto da un ammiraglio al quale furono attribuiti tutti i poteri civili e militari (compresa la facoltà di emanare ordinanze di polizia militare e di disporre — in deroga alle disposizioni amministrative vigenti — i lavori necessari per i servizi del porto e per la difesa militare). Non ci si poteva pensare prima? Un altro dato certo, nel quale continuamente ci si imbatte analizzando le operazioni in A.S., è la scarsa capienza, la scarsa attrezzatura, la deficienza di personale specializzato ecc. dei porti libici⁽²²⁾. Deficienza generale — cioè per tutti i porti — che esisteva all'inizio della guerra, e alla quale non si pose mai radicale rimedio nonostante l'importanza della posta in gioco. Evidentemente, non solo tali porti avrebbero dovuto essere convenientemente attrezzati, ma si sarebbe dovuto e potuto anche predisporre una *task force* di riserva di personale specializzato, strumenti di lavoro, attrezzature ecc. per provvedere all'immediato ripristino delle preziose infrastrutture danneggiate (il generale Dall'Orà, nel suo libro citato, accennava anche alla necessità di compiere i necessari lavori ai porti prima delle spedizioni oltremare).

(22) Nell'introduzione al citato libro del Macintire (p. 2) e a p. 117 dello stesso libro l'ammiraglio Cocchia parla di scarsa capacità ricettiva dei porti libici. Dal *Diario Cavallero* (1942) si deducono le preoccupazioni e le difficoltà per la rapida rimessa in efficienza dei porti della Cirenaica. In data 11 aprile 1942 Cavallero notava che non veniva sfruttata in pieno la potenzialità dei porti libici, ma Riccardi (la S.M. Marina) replicava che era un problema di scorte e che per aumentare le possibilità di scarico a Bengasi si sarebbe dovuto rinunciare alle scorte stesse. Per Tripoli, Riccardi informò che non tutti i piroscafi erano adatti a entrare nel porto. Il Macintire, infine, attribuisce l'ordine impartito ad alcune navi ancora sotto scarico nel porto di Tripoli di rientrare in Italia per lasciare il posto a un altro convoglio, alla scarsità di attrezzature del porto e alle numerose interruzioni provocate da attacchi aerei: ennesima dimostrazione della complessità dei fattori interforze e civili-militari dai quali dipende l'efficienza e la capacità di movimentazione di un porto, non riconducibili alle sole infrastrutture di base: molte navi furono inoltre perdute o danneggiate in prossimità dei porti, oltre che nei porti stessi.

Che si trattasse di una più che sacrosanta esigenza è dimostrato dalla descrizione lacunosa ma significativa che un autore coevo, il Minoletti, fece dei sistemi britannici adottati nel 1939-1940 per ottenere il massimo rendimento dal naviglio mercantile⁽²³⁾. In sintesi: a) formazione da parte del Ministero del Lavoro di un corpo permanente di lavoratori portuali che si impegnassero a tenersi pronti per essere trasferiti da un porto all'altro per fronteggiare ogni eventualità; b) costituzione da parte del Ministero della Guerra di *Stevedore Battalions* per le necessità portuali di carattere militare; c) costituzione nei porti da parte del Ministero dei Trasporti di un apposito comitato (*Port Emergency Committee*) per prevenire le congestioni di merci, con facoltà di designare il mezzo di trasporto che le ditte importatrici dovevano usare per sgomberare entro 48 ore il porto; d) designazione, nei principali porti nazionali e oltremare, di un *Port Convoy Officer* incaricato sia del raggruppamento delle singole navi, una volta completato il carico, e della organizzazione dei convogli, sia della rapida assegnazione a ciascuna nave di un posto di accosto, del sollecito scarico della nave e del rapido imbarco del nuovo carico.

Nulla di simile avvenne in campo italiano. Non essendo mai stata dichiarata la mobilitazione generale, i porti e il relativo personale civile non furono militarizzati, e per espresso intervento dell'Autorità politica i Comandi di Piazza Marittima non assunsero — come previsto dalla legge — anche i poteri civili, che rimasero di competenza dei Prefetti (responsabili tra l'altro anche della protezione antiaerea). Nei principali porti rimase la sovrapposizione e il dualismo — al quale si rimediò con accordi e ripartizioni di compiti a livello locale — tra Commissioni di Allestimento e Imbarco (alle dipendenze dei Comandi territoriali marittimi e con rappresentanti dell'Esercito) e Uffici Imbarchi e Sbarchi (alle dipendenze delle Delegazioni territoriali trasporti dell'Esercito e con rappresentanti delle altre Forze Armate). I lavoratori portuali, con un provvedimento che la storia ufficiale della Marina definì “tardivo”, furono militarizzati solo il 31 maggio 1943, “allo scopo di assicurare la presenza al lavoro del personale addetto al carico e scarico dei piroscafi” (esigenza che sussisteva anche nel 1942!)⁽²⁴⁾.

(23) B. Minoletti, *La marina mercantile e la seconda guerra mondiale*, Torino, Einaudi, 1940, p. 70-71 e 93-94.

(24) U.S.M.M., *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Vol. XXI, Tomo II, cit., p. 382.

Oltre al provvedimento per il porto di Napoli di fine 1942, il 1942 e 1943 ne videro parecchi altri che riguardavano il funzionamento dei porti. Nell'A.S. venne istituita la Direzione operazioni di sbarco della Libia occidentale e il 1° marzo 1942 venne nominato un Commissario Straordinario per i porti della Cirenaica (Medici del Vascello), alle dirette dipendenze del Comando Supremo, con il compito di provvedere alla loro rimessa in efficienza (con particolare riguardo a Bengasi), e di coordinare i servizi portuali⁽²⁵⁾. Per abbreviare i percorsi marittimi in presenza della crescente offesa nemica e organizzare il traffico con la Tunisia (ancora una volta, tardivamente occupata) il 10 novembre venne costituita una Commissione Allestimento e Imbarco anche a Palermo.

Il 24 maggio 1943 entrarono in funzione nei porti metropolitani e oltremare i Comandi Superiori dei porti, retti da ufficiali di vascello o di porto con pieni poteri per ottenere il massimo rendimento dei porti: *“la tardività di questi provvedimenti non permise di ottenere apprezzabili migliorie nei servizi portuali”*⁽²⁶⁾.

Oltre ad essere tardivi, questi provvedimenti eliminarono solo parzialmente gli inconvenienti nel funzionamento dei porti. Kesselring scrisse nelle sue memorie:

“della cosa si occupò anche il Reichsleiter Kauffmann, Commissario per la costruzione delle navi mercantili, allo scopo di eliminare i difetti più evidenti: la situazione divenne migliore, ma non del tutto soddisfacente. Le operazioni di carico e scarico si svolgevano con un ritmo troppo lento, e la cooperazione tra i vari servizi lasciava molto a desiderare. Gli allarmi aerei si prolungavano oltre misura; le merci scaricate rimanevano giacenti sulle banchine per molto tempo, e talvolta finivano per diventare preda di attacchi aerei. Soltanto dopo molte tergiversazioni si poté ottenere un adeguato servizio di artiglieria controaerei fornito quasi interamente dalle forze armate tedesche”⁽²⁷⁾.

Non consentì di ottenere apprezzabili miglioramenti nemmeno l'emanazione da parte dell'Ufficio Trasporti dello S.M.E. (cioè: la Direzione superiore trasporti) della Pub. n. 4283, *Regolamento sul servizio dei trasporti*

(25) Vi è traccia del provvedimento nel *Diario* di Cavallero (22 febbraio 1942). Nell'affidare l'incarico a Medici del Vascello, Cavallero precisa che *“si tratta di una operazione bellica”* (U. Cavallero, *Diario*, Roma, Ciarrapico, 1984, p. 345).

(26) U.S.M.M., *La Marina... cit.*, p. 316-317.

(27) A. Kesselring, *Memorie di guerra*, Milano, Garzanti, 1954, p. 112.

marittimi e ferroviari - Parte III Trasporti marittimi, in data 18 novembre 1942, che abrogava il vecchio *Regolamento sul servizio dei trasporti (per ferrovia e per mare) - Parte II Trasporti per mare in tempo di pace*, Ed. 1908, rimasto fino a quel momento in vigore nonostante le molteplici esperienze di guerre oltremare, dal 1911 in poi, e gli inconvenienti emersi particolarmente nelle guerre d'Etiopia e Spagna.

Poiché il problema dei trasporti marittimi ha spiccato carattere interforze, sarebbe stato tale — già a quel tempo — da richiedere una regolamentazione di dettaglio interforze che non si poté e non si volle emanare, data la separatezza tra Forze Armate. La nuova pubblicazione aveva quindi stretto carattere di forza armata, non poteva mutare le strutture di fondo, aveva finalità pratiche ed era esclusivamente diretta ai reparti dell'Esercito. Oltre a limitare strettamente la materia trattata alla parte logistico-amministrativa, essa non forniva un quadro completo dell'organizzazione e funzionamento dei porti e convogli, dei rapporti tra i vari organi direttivi ed esecutivi interessati, del problema delle scorte ecc.

Tali organismi e rapporti, che investivano anche la parte operativa (difesa aerea dei porti; scorta aerea e navale dei convogli; coordinamento dei trasporti marittimi e terrestri e definizione delle priorità; coordinamento tra apporto dell'aviazione italiana e tedesca, con la parte preponderante che rimaneva a quest'ultima) erano quindi suggeriti dalla forza delle cose e non si basavano su una regolamentazione di base comune (anche se, per i trasporti terrestri, con Circ. n. 647 in data 17 settembre 1942 venne emanata l'*Istruzione per l'esecuzione dei trasporti militari di persone e di cose italiane e germaniche in servizio interno e internazionale*).

Per far fronte a inderogabili esigenze operative e logistiche insieme, il Comando Supremo nel 1942 istituì altri organismi:

- Comitato permanente per il coordinamento dei trasporti militari e civili, marittimi e terrestri (D.M. 24 marzo 1942). Il Comitato era civile e militare; i suoi componenti civili furono militarizzati con Bando del 9 aprile 1942 (in precedenza, con dispaccio del 30 settembre 1941 il Comando Supremo aveva esteso le competenze della Direzione Superiore trasporti al traffico civile con la Libia, fino a quel momento di esclusiva competenza del Ministero dell'Africa Italiana);
- Comitato misto navale e aeronautico, italiano e germanico, per l'organizzazione e protezione dei trasporti per l'Africa (costituito solo in data

15 settembre 1942, cioè quando stava ormai incominciando la crisi irreversibile dei trasporti per l'Africa ed era imminente l'offensiva inglese di el-Alamein)⁽²⁸⁾.

Quest'ultimo Comitato era evidentemente, il più importante, perché era l'unico interalleato e l'unico che riunisse stabilmente e giornalmente i quattro protagonisti principali della guerra dei convogli (Marina italiana e germanica, quest'ultima pur presente anche se con un apporto inferiore; Aeronautica italiana e germanica). Era presieduto dal Sottocapo di S.M. della Marina e il suo compito essenziale era di *"esaminare i problemi inerenti alla protezione e organizzazione dei trasporti, per giungere a un'intesa sulle linee fondamentali e sull'esecuzione dei trasporti"*. Le decisioni del Comitato per quanto concerneva il movimento ordinario dei convogli avevano valore esecutivo, sempre che fossero prese di comune accordo; in casi dubbi, decideva il Comando Supremo.

Come funzionava, l'intero sistema, dove non mancavano certo nuovi organismi, sia pure creati con inspiegabile ritardo? Dal diario di Cavallero e dai *Verballi delle riunioni tenute dal Capo di S.M. Generale nel 1942*⁽²⁹⁾ si deduce il costante e giornaliero intervento delle più alte Autorità militari italiane e tedesche che si riunivano per lubrificare e spingere il sistema (evidentemente, ce n'era bisogno). Tre i protagonisti principali: Kesselring, che manovrava lo strumento più potente, cioè l'Aeronautica tedesca, Cavallero, che faceva quel che poteva e l'ammiraglio Sansonetti, che si sforzava di far fronte a una situazione difficile. Il generale Mancinelli, a ragione, affermava che Kesselring finì con l'avere, di fatto, *"una specie di supervisione generale sui trasporti il cui svolgimento era effettivamente condizionato dall'attività operativa delle forze aeree ai suoi ordini"*⁽³⁰⁾. Per quanto riguardava Cavallero, condivisibile la sintesi che il Bucciantone faceva della sua attività — o meglio iperattività — nel 1942:

"Richiama il capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Fougier, che si era fatto sostituire alle riunioni per la formazione dei convogli, come uno scolaro che ha marinato la scuola. Si è disfatto su due piedi del predecessore, generale Pricolo. È lui che ogni giorno tira fuori le navi di una

(28) Sull'organizzazione della Marina per il traffico si veda G. Califano, "L'Ufficio Traffico di Supermarina e l'organizzazione dei trasporti oltremare", *Bollettino d'Archivio Marina Militare*, Anno III - marzo/giugno 1989.

(29) U.S.S.M.E., Roma 1985, Vol. III, *cit.*

(30) G. Mancinelli, *op. cit.*, p. 45.

*flotta mercantile che si assottiglia sempre più, vi insacca i materiali, vigila e suggerisce le rotte per evitare gli agguati sottomarini e a ogni carico che finisce in mare riannoda il giorno successivo, con altre navi, con uguale tenacia, questo filo che corre dall'Italia alla Libia. Motozzattere, velieri, sommergibili, aerei, ogni mezzo viene messo al servizio di questa battaglia. Purtroppo essa è perduta in partenza. L'ultimo plenilunio di agosto è l'ultimo plenilunio della guerra e la luna non può attendere. Cavallero — rilevano i suoi critici — è in ritardo di sei mesi, quelli che ha speso devian-
do artiglierie, autocarri, munizioni, anticarri in Russia. La quale, prima di inghiottire nel suo mare di fango centomila uomini dell'armata, ha arrestato l'avanzata italo-tedesca in Africa, impedendole di raggiungere il canale, ha distrutto sei divisioni italiane prive di automezzi e abbandonate nella ritirata, dopo lo sfondamento del fronte di el-Alamein. L'Armata italiana in Russia servì agli inglesi più di quanto non abbiano concorso alla difesa di el-Alamein le truppe provenienti dall'India, dalla Siria, dall'Irak a sostegno dell'VIII Armata”⁽³¹⁾.*

Dopo aver tracciato questo complesso quadro, è ora possibile riepilogare brevemente — ad integrazione degli elementi già forniti — l'andamento del traffico marittimo nell'anno. Per fare questo ci avvarremo principalmente dei dati statistici riportati nei citati volumi dell'Ufficio Storico Marina Militare, *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale* (Vol. XXI, Tomo I e II) e *La difesa del traffico con l'A.S. da ottobre 1942 alla caduta della Tunisia*, integrandoli con i contenuti del libro di Macintire e dei Diari di Cavallero e Kesselring. Non mancano certo i dati statistici: va da sé che essi vanno valutati con prudenza, senza far dire loro ciò che non possono dire. Il primo dato certo è la crisi progressiva e irreversibile dei trasporti marittimi nella seconda metà dell'anno, che fa denominare all'ammiraglio Fioravanzo, come si è visto, “rotte della morte” quelle per la Tunisia e la Libia. Nella prima metà dell'anno 1942 invece, grazie soprattutto all'apporto delle forze aeree tedesche spostate nel Mediterraneo a fine 1941 e alla neutralizzazione di Malta, “passò” più o meno tutto ciò che partì dai porti italiani.

Occorre, anzitutto, mettere a confronto due versioni opposte. Commentando la “Battaglia Navale di Mezzo Giugno” 1942 conclusasi con l'arrivo a Malta di soli 2 piroscafi inglesi su 17, il Macintire afferma che

(31) G. Bucciante, *I generali della dittatura*, Milano, Mondadori, 1987, p. 525.

il carico di quei due piroscafi fu sufficiente per alimentare Malta fino all'arrivo del prossimo convoglio e al definitivo sblocco della situazione a favore degli inglesi. E conclude:

“Compito preliminare essenziale era d'impedire che navi cariche di rifornimenti raggiungessero l'isola, un compito che la Marina e l'Aviazione italiana in questo momento avrebbero potuto assolvere stante la loro decisa superiorità sul nemico. In questo mancarono ed è pertanto loro la maggiore responsabilità del risultato della battaglia del Mediterraneo” ⁽³²⁾.

Questa affermazione viene contestata a piè pagina dal Cocchia, secondo il quale nell'estate 1942 il baricentro della guerra nel Mediterraneo si spostò nel bacino orientale, dove il traffico diretto ai porti della Cirenaica incontrò non più il contrasto degli aerei di Malta, ma quello — ben più possente — dell'aviazione che partiva dai campi egiziani (dove, sin da maggio, forti formazioni aeree americane si stavano affiancando alle già cospicue forze aeree britanniche). E il Cocchia aggiunge:

“Nonostante ciò le perdite di naviglio italiano e tedesco, nei mesi di luglio, agosto, settembre 1942, furono sempre contenute in limiti tollerabili: il guaio è che la portata dei mercantili che partivano dalla Grecia o dall'Italia per la Cirenaica (e che molto spesso giungevano a destinazione) non poteva mai essere sfruttata completamente perché i materiali bellici e i carburanti difettavano grandemente già nelle sedi di partenza... E se poi i carichi fossero stati di maggiore entità e i piroscafi arrivati in numero più elevato, i porti di Tobruk, Derna, Bengasi non avrebbero potuto scaricarli in un ragionevole intervallo di tempo... Il problema, in sostanza, era sì problema operativo, ma era prima di tutto problema logistico” ⁽³³⁾.

Queste affermazioni del Cocchia vanno confrontate con i dati, di ben altro tenore, desumibili da fonti diverse, che inducono a valutare più attentamente sia ciò che venne perduto da luglio a settembre 1942, sia come venne perduto e le possibilità di reintegrare le perdite. Il generale Maravigna accennò a un gran rapporto tenuto da Mussolini nel settembre 1942, nel quale il dittatore, dopo aver accennato alle crescenti difficoltà dei rifornimenti per l'Africa, giustificava con questa ragione l'arresto dell'offensiva di Rommel a el-Alamein e affermò:

(32) D. Macintire, *op. cit.*, p. 214.

(33) *Ivi*, Note a p. 214 e 215.

“sul mare avevamo assistito impotenti all'affondamento di tutte le navi-cisterna portanti la preziosa benzina, elemento primo di manovra nel deserto. Il mare aveva inghiottito ben 900.000 t di naviglio mercantile e il percento delle perdite non accennava a diminuire, anzi aumentava dovendo tenere in movimento un numero maggiore di navi... In quel momento tenevano il mare 190 navi per bisogni militari e “105 per quelli civili” [nostra evidenziatura - N.d.A.]; mentre la deficienza crescente delle materie prime e del carburante solido e liquido, nonché dell'elettricità, impediva di colmare le perdite, andando assai a rilento la costruzione di nuove navi. Per contro, in Inghilterra, ogni 10 giorni usciva una nave dai cantieri” ⁽³⁴⁾.

Dal libro di Historicus *Da Versailles a Cassibile* — l'unica opera che, sia pure in modo sommario, traccia un quadro logistico delle vicende del conflitto — risulta che in agosto venne affondato 1/5 del tonnellaggio inviato in Libia (cioè 45.000 t su 253.000). Il materiale perduto era però in buona parte quello più pregiato (15.000 t di combustibili; 2600 di automezzi e materiali automobilistici; 1115 t di artiglierie e munizioni) ⁽³⁵⁾. A fronte di queste difficoltà di rifornimento destinate a crescere con il tempo, l'8^a Armata inglese nello stesso periodo ricevette 400.000 t di materiali al mese, impiegava nelle retrovie 900.000 soldati e 500.000 civili, e tenne inoltre altri 1,5 milioni di civili sotto contratto ⁽³⁶⁾.

Lo stesso ammiraglio Cocchia ricorda alcune cifre, desunte dal Vol. VIII della serie *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*: a) traffico con la Libia ottobre 1942 - gennaio 1943, percento del carico arrivato: 55,8 in ottobre 1942, 74,1 in novembre, 47,8 in dicembre, 31,2 in gennaio 1943; b) traffico con la Tunisia: dal 100% del novembre 1942 si scese gradualmente al 23,3% del maggio 1943, con una percentuale globale del 29,9% di materiali, del 7,1% di uomini perduti (per il trasporto del personale furono impiegati in prevalenza cacciatorpediniere; arrivarono a destinazione 72.000 uomini su 77.000). Cocchia aggiunge che tra Italia e Tunisia dal novembre 1942 al maggio 1943 navigarono complessivamente 429 piroscafi-viaggio. Se ne persero in mare 85 più 15 motovelieri, mentre altri 65 piroscafi e 85 motovelieri si persero in porto. In totale, quindi, su 429 piroscafi-viaggio se ne persero 154, cioè il 35% ⁽³⁷⁾.

(34) G. Maravigna, *Come abbiamo perduto la guerra in Africa*, Roma, Tosi, 1949, p. 361.

(35) Historicus, *Da Versailles a Cassibile*, Bologna, Cappelli, 1954, p. 181.

(36) Maresciallo Alexander, *op. cit.*, p. 29.

(37) D. Macintire, *op. cit.* (Note a p. 273-274).

Dal citato volume sulla difesa del traffico con l'Africa Settentrionale (1° ottobre 1942 - caduta della Tunisia) si deducono altre cifre interessanti. Navi militari perdute in mare 76, navi militari perdute in porto 71. Nel dicembre 1942 venne trasportata in Tunisia la metà circa del numero complessivo di uomini non trasportati da cacciatorpediniere (che ne trasportavano 52.000 circa). Sempre dall'ottobre 1942 alla caduta della Tunisia furono impiegati 344 piroscafi, dei quali 154 perduti e 133 danneggiati. Pertanto, solo 52 navi mercantili raggiunsero indenni il suolo tunisino, giustificando il nominativo di "*rotta della morte*". Un intero paragrafo del citato libro è dedicato alla "*Odissea delle petroliere*", titolo di per sé indicativo e riassuntivo delle fortissime perdite di questo tipo di nave⁽³⁸⁾. Il Cocchia (senza citare altri mesi) mette in evidenza che nel settembre 1942 giunse in Africa tutto il carburante che era partito; sta di fatto che nell'ottobre la situazione si ribaltò radicalmente, e giunsero in Libia, ad esempio, solo 3 delle 8 petroliere inviate e non facenti parte di convogli, mentre quelle che facevano parte di convogli furono perdute (come la *Proserpina*, la *Luisiano*, la *Nautilus* e l'*Arca*) oppure subirono danni⁽³⁹⁾. Evidentemente, ciò che avvenne in settembre va confrontato con ciò che avvenne prima e dopo!

Ma i convogli — si è più volte detto — non sono solo un'operazione logistica. Un fattore determinante per portarli a destinazione è la scorta diretta, a cominciare dal naviglio sottile antisom e antiaereo. In merito, nel citato volume sulla difesa del traffico con l'Africa Settentrionale si legge che, in una riunione tenuta presso il Comando Supremo il 12 dicembre 1942:

“premesso che la teoria e la pratica avevano provato che una soluzione soddisfacente della difesa antisom di un convoglio era ottenibile con 7 unità di scorta sul davanti del convoglio e con tante unità su ciascuno dei due fianchi quanti erano i piroscafi, con compito pienamente contraereo (sistema usato dagli inglesi), si concluse con amarezza che le nostre difficoltà “non ci consentivano di assegnare ad ogni convoglio più di due unità di scorta, con convogli di uno o due trasporti” [nostra evidenziatura - N.d.A.] per ottenere almeno il risultato di rendere meno difficile ai sommergibili l'attacco in emersione o in immersione a breve distanza”⁽⁴⁰⁾.

(38) U.S.M.M., *La difesa del traffico...*, cit., p. 45-46 e 53.

(39) *Ivi*, p. 90-99. Si veda anche D. Macintire, *op. cit.*, p. 257-261.

(40) *Ivi*, p. 172-173.

Gravissima carenza, dunque, di naviglio di scorta a fine 1942, che impose tra l'altro il ricorso a piccoli convogli, da vedere non come discutibile scelta (così pensano taluni) ma come unica possibilità residua. Dalla storia ufficiale della Marina si possono trarre i seguenti dati significativi sulle costruzioni di naviglio sottile durante la guerra.

Torpediniere. Tra il 1941 e il 1943 ne furono impostate 32. Ne entrarono in servizio solo 15 da scorta (10 nel 1942, 5 nel 1943), più una silurante (nel 1943) ⁽⁴¹⁾. Nella riunione del 29 gennaio 1943 con Mussolini l'ammiraglio Riccardi diede le seguenti cifre: esistenza (1940) 55; perdute 27; costruite 17, quindi perdita del 50% ⁽⁴²⁾.

Cacciatorpediniere. Ne furono impostati 16 ma ne entrarono in servizio solo 5 (tutti nel 1942) ⁽⁴³⁾. Nella citata riunione l'ammiraglio Riccardi diede le seguenti cifre: esistenza nel 1940, 59, perduti 33, costruiti 8, quindi perdita del 56% ⁽⁴⁴⁾.

Corvette. Ne furono impostate 60, tutte tra il 1942 e il 1943. Di esse ne entrarono in servizio solo 29 (delle quali solo 8 nel periodo ottobre 1942 - gennaio 1943 e tutte le altre nel prosieguo del 1943 ⁽⁴⁵⁾). Di conseguenza all'inizio del 1943 erano in servizio solo 5 corvette, anche se Supermarina all'epoca affermava che “quanto più grande è il numero delle corvette tanto maggiore è la sicurezza della navigazione” ⁽⁴⁶⁾.

Riguardo alle navi mercantili, il Ministro delle Comunicazioni, Host Venturi, nella citata riunione del 29 gennaio 1943 affermava che “per ogni nave che costruiamo 6 ne sono affondate” ⁽⁴⁷⁾. Tuttavia, a suo giudizio si poteva guardare con una certa serenità alla situazione per effetto della (sperata) disponibilità di 400.000 t di naviglio francese. Sempre secondo i dati contenuti nel citato Vol. XXI - Tomo II:

— durante il conflitto entrarono in servizio 47 navi mercantili (su 59 programmate) per un totale di 265.000 t, peraltro “non tutte adatte ai traffici mediterranei in tempo di guerra”;

(41) U.S.M.M., *op. cit.*, Vol. XXI, Tomo II, p. 116-118.

(42) C. Favagrossa, *op. cit.*, p. 289.

(43) U.S.M.M., *op. cit.*, Vol. XXI, Tomo II, p. 115-116.

(44) C. Favagrossa, *op. cit.*, p. 289.

(45) U.S.M.M., *op. cit.*, Vol. XXI, Tomo II, p. 121-122.

(46) *Ivi*, p. 137.

(47) C. Favagrossa, *op. cit.*, p. 293.

- delle 1367 navi per 3.396.000 t di tonnellaggio totale, all'inizio della guerra erano disponibili nel Mediterraneo 1145 navi per 2.169.990 t, delle quali però soltanto 533 navi per 1.806.000 t impiegabili in mare ristretto. Di tali navi, 320 erano da carico e 92 cisterna. Ne risultarono requisite o noleggiate per esigenze militari — sempre all'inizio della guerra — solo 330 per 602.000 t;
- il 31 dicembre 1941 la consistenza del naviglio mercantile nel Mediterraneo era scesa a 1032 unità per 1.545.000 t, con una perdita di 260 unità per 837.000 t. La perdita fu del 38 %, compensata solo per il 9 % dalle nuove introduzioni in servizio;
- al 31 luglio 1943 erano ancora effettivamente impiegabili nel Mediterraneo solo 210 navi per un totale di 565.000 t;
- nel maggio 1945, alla fine della guerra, il naviglio ancora utilizzabile era ridotto a 193 unità per 384.000 t, cioè il 10 % del tonnellaggio disponibile nel giugno 1940. Furono perciò perdute, durante la guerra, 2248 navi per 2.777.000 t;
- solo dopo l'armistizio, con Bando del 7 ottobre 1943, venne ordinata la requisizione di tutto il naviglio battente bandiera italiana esercitante traffici liberi ⁽⁴⁸⁾.

Un altro elemento non secondario da considerare furono le caratteristiche del naviglio. Trattando del 1941, si è già messo in evidenza la grave carenza di navi specializzate per trasporto di materiali speciali (carburanti, munizioni, automezzi ecc.) che influì sulla possibilità di utilizzare la capacità di carico teorica delle navi, e ancora di più sulla rapidità delle operazioni di movimentazione nei porti, fattore questo di vitale importanza. Va anche ricordato che furono i materiali di commissariato (viveri, vestiario, navi varie) e le munizioni ad assorbire la parte maggiore del tonnellaggio (il 50 % circa), cosa tanto più di rilievo visto che si trattava di alimentare anche la popolazione civile in Libia. Il citato volume sulla difesa del traffico con l'A.S. mette inoltre in rilievo che, a fine 1942,

“l'elemento più dannoso alla sicurezza della navigazione era la lentezza della grandissima parte del naviglio disponibile, dopo la falcidia subita in ormai due anni e mezzo di guerra, per cui la quasi totalità dei convogli non poteva marciare che a 7-8 nodi. Ciò rendeva molto lunga la perma-

(48) U.S.M.M., *op. cit.*, Vol. XXI, Tomo II, p. 177-191.

nenza in mare, facilitava l'attacco dei sommergibili che anche immersi potevano spostarsi con velocità press'a poco eguale a quella dei convogli, rendeva impossibile evitare i siluri con rapide manovre'' (49).

Il citato volume affronta anche il problema della sotto-utilizzazione della capacità di carico delle navi, e lo affronta in modo da dimostrare, di per sé, l'inconsistenza di talune affrettate interpretazioni, che attribuiscono l'inconveniente semplicemente all'inesistenza di materiali da trasportare nei porti di partenza:

“Poiché furono trasportate 433.000 tonnellate di materiali, la portata disponibile fu utilizzata per il 24,7%.

Un armatore, con la mentalità commerciale del tempo di pace, giudicherebbe fallimentare una così bassa utilizzazione della portata del proprio naviglio. Ma in tempo di guerra — e in quale fase acuta della guerra durante l'inverno 1942-43! — una quantità di elementi perturbatori, in parte già citati, intervennero a impedire che le navi fossero meglio utilizzate, diminuendo così anche il numero dei piroscafi-viaggio e quindi i rischi delle traversate:

- ritardi nell'approntamento dei carichi;*
- lentezza delle operazioni di carico e di scarico per effetto dei bombardamenti aerei;*
- conseguente necessità, di fronte all'urgenza quasi sempre incombente, di far partire piroscafi con quel che avevano a bordo, sia per non tenerli troppo a lungo esposti alle offese aeree sui porti, sia per non ritardare l'arrivo a destinazione di almeno un'aliquota di ciò che era di volta in volta richiesto dalle autorità dell'Esercito.*

La globale percentuale del 24,7% di utilizzazione della portata risulta grosso modo, così ripartita nei vari mesi: il 20% in novembre, quando la fretta d'invviare materiali combinata con la necessità di provvedere anche per la Libia non permise di caricare soddisfacentemente ogni nave in partenza, a meno di non aspettare un numero di giorni incompatibile con l'urgenza dell'invio; il 30-35% in dicembre e gennaio; il 50% da febbraio in poi, quando il crescente numero delle unità danneggiate o affondate in porto... obbligava a caricare di più le unità rimaste indenni, trasbordandovi colla massima sollecitazione parte o tutto il carico di quelle dello stesso convoglio in via di formazione colpite dalle bombe aeree'' (50).

(49) U.S.M.M., *La difesa...*, cit., p. 173.

(50) *Ivi*, p. 49.

Evidentemente, la sotto-utilizzazione della capacità di carico delle navi dipendeva da una serie di variabili difficilmente eliminabili e non dalla mancanza di materiali da caricare indicata dal Cocchia e in tempi recenti da altri, mancanza alla quale l'autorevole compilatore del volume (ammiraglio Fioravanzo) neppure accenna.

In questa situazione, non v'è troppo da sorprendersi se in data 6 novembre 1942 Cavallero annotava nel suo diario:

“Telefono a Riccardi [Capo di S.M. della Marina - N.d.A.]. Mi risponde che nulla può fare e che se perderemo la Tripolitania la storia documenterà che si è fatto tutto il possibile per evitarlo... A Kesselring devo ripetere che qualunque tentativo di trasporti ora ci porterebbe alla perdita di tutto il naviglio..., se non alimentiamo Tripoli, perduta l'armata di Rommel è perduta anche la Tunisia. L'Amm. Sansonetti obietta che se perdiamo cinque cacciatorpediniere perdiamo la flotta... Si conclude decidendo che il massimo dei rifornimenti sia avviato con aerei... Tenteremo l'invio del solo FOSCOLO con tempo cattivo, previo rinforzo di mitragliere e proiettori” ⁽⁵¹⁾.

Un ultimo documento significativo sono i *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di S.M. Generale nel 1943* ⁽⁵²⁾, (dedicate in massima parte ai convogli), dai quali in estrema sintesi si deduce che:

- nel maggio 1942 l'aviazione dell'Asse ebbe pesanti perdite su Malta. Da allora l'isola si rafforzò progressivamente e rimase una preoccupazione costante e crescente per l'Asse, anche dopo la conquista di el-Alamein e la possibilità di spostare le rotte ad Est;
- un'altra preoccupazione costante fu la benzina, non solo per l'A.S. ma per le navi e aerei di scorta;
- non si accennò mai, in tali riunioni, alla scarsità di materiali partenti dall'Italia che costringeva a far partire navi semivuote;
- anche nei mesi che le statistiche indicherebbero come i più favorevoli, gli attacchi e pericoli per i convogli erano gravi e intensi e ponevano gli Stati Maggiori di fronte a una serie di problemi estremamente complessi, per combinare insieme esigenze logistiche e operative. Non era possibile una pianificazione di lunga mano, e si viveva alla giornata mettendo insieme quello che ognuno poteva dare;

(51) U. Cavallero, *op. cit.*, p. 611-612.

(52) U.S.S.M.E., Roma, 1985 (a cura di Biagini, Fratollillo e Saccarelli).

- venne tassativamente esclusa dallo stesso ammiraglio Sansonetti (*deus ex machina* della Marina nel settore) la possibilità di organizzare — come facevano gli inglesi — grossi convogli, che avrebbero dato minor rendimento perché da una parte non sarebbe stato possibile difenderli bene di notte (ove gli inglesi avevano nettissima superiorità grazie alle loro tecnologie) e dall'altra non avrebbero consentito un buon sfruttamento dello scarso naviglio di scorta e mercantile ⁽⁵³⁾;
- piccoli convogli o navi isolate avevano perciò maggiori probabilità di salvezza. Essi, dopo la conquista della Cirenaica, furono consigliati anche dalla scarsa capienza di quei porti (Bengasi, Tobruk, Derna) che avrebbe imposto alle navi di sostare fuori dal porto esponendosi a pericoli di attacchi aerei e sommergibili. I predetti porti, erano, inoltre, spesso soggetti all'offesa aerea;
- l'utilizzazione dei porti della Cirenaica spesso non era possibile, anche per deficienza di naviglio di scorta;
- le piccole navi sfuggivano facilmente ai siluri, avevano sufficiente difesa aerea, difficilmente potevano essere colpite nei porti, consentivano grande rapidità di carico e scarico anche fuori dai porti. Il ricorso a navi isolate o piccole navi era dunque un espediente necessario e obbligato data la situazione ⁽⁵⁴⁾.

In conclusione, le precedenti affermazioni del Macintire sulle responsabilità della Marina ed Aeronautica italiane incapaci di arrestare l'alimentazione di Malta nel giugno 1942 sono semplicistiche. Al tempo stesso, non sono del tutto condivisibili nemmeno le affermazioni del Cocchia. Sia quest'ultimo che il Macintire non hanno considerato la complessità del problema convogli, dove le forze navali e/o aeree italiane erano solo una delle tante pedine: se non altro, ad esse andavano aggiunte quelle tedesche. Nel maggio-giugno 1942 la superiorità delle forze aeronavali dell'Asse, se si tiene conto di tutti i fattori a cominciare dall'arretratezza tecnologica di quelle italiane, si era già ridotta di molto. Non vi è dubbio che colpire 13 navi inglesi su 15 era stato un successo, anche se né allora né tanto meno dopo si riuscì ad impedire l'alimentazione di Malta.

(53) *Ivi*, p. 574 e 577-578.

(54) Cfr. anche le valutazioni del Maresciallo Kesselring, *Memorie di guerra*, Milano, Garzanti, 1954, p. 106 e 113.

Per il resto, i numerosi dati statistici citati dimostrano che se si considera solo il tonnellaggio globale di materiali e il numero totale di uomini trasportati e perduti nei tre anni di guerra si giunge a errate considerazioni sulla diversa quantità e qualità di naviglio avviata in Libia nelle varie fasi della guerra dei convogli. Infatti, restringendo l'esame a tali dati non si tiene conto delle diverse fasi della guerra, dei tempi, di quanto partì nelle varie fasi, della qualità delle perdite, di quanto rimase dopo di esse di ciascun materiale, della situazione operativa, delle cause vicine e lontane che determinarono le perdite e dei loro riflessi immediati. Nei tre anni di guerra i momenti di crisi dei trasporti vanno ristretti a meno di un anno: per tutti i restanti due anni, poté affluire in Africa quasi tutto quello che partì. Di qui la scarsa attendibilità e lo scarso significato di deduzioni statistiche riferite a un periodo troppo ampio o troppo ristretto (ad esempio: un mese, o uno o più anni).

È vero che — come dice il Cocchia — le perdite nei mesi di luglio-settembre 1942 erano ancora tollerabili ma esse erano in costante, forte e irreversibile peggioramento nei mesi successivi, cosa che deve essere contestualmente considerata. Che cosa precisamente è stato affondato in quei mesi? È un'altra domanda ineludibile. La risposta è chiara: sono stati affondati soprattutto i soliti carichi di munizioni, carburanti, automezzi ecc. che gli inglesi erano maestri nello scegliere e colpire⁽⁵⁵⁾. La capacità di scarico dei porti della Cirenaica dipendeva, come si è visto, dall'azione dell'aviazione inglese e da problemi di scorta⁽⁵⁶⁾. Infine, nelle sue memorie Kesselring scrisse che *"l'affondamento di una nave cisterna da 4000 a 6000 t rappresentava una perdita irreparabile"* e citò l'affondamento di una nave cisterna fuori dal porto di Tobruk, che da solo compromise l'azione offensiva di Rommel da el-Alamein⁽⁵⁷⁾.

(55) Rommel scrisse riferendosi alla data 8 settembre 1942: *"Gli approvvigionamenti pervenutici durante i primi otto mesi del 1942 ammontavano a 120.000 t, pari soltanto al 40 per cento del nostro fabbisogno minimo. Il tonnellaggio perduto era in continuo aumento e un numero sempre minore di navi era avviato dagli italiani sulle rotte per l'Africa... La cifra degli affondamenti aumentava incessantemente... Dieci navi erano state affondate dal nemico da febbraio alla fine di luglio; ma fra la fine di luglio e la metà di ottobre ne furono affondate venti"* (Cfr. D. Macintire, *op. cit.*, p. 257). Queste cifre non sono contestate dal Cocchia.

(56) Il Macintire richiama l'attenzione (p. 251 e 261) sull'arrivo in Libia di sole 3 navi mercantili (con 1500 t di materiale bellico) sulle 10 partite (con 10.000 t di carburanti) tra il 25 e il 30 agosto 1942, e inoltre sulle forti perdite dell'ottobre 1942 (40% di mercantili affondati; giunte in Libia 20.000 t di materiali su 32.000 e meno di 4000 t di carburante su 10.000).

(57) A. Kesselring, *op. cit.*, p. 113.

Per questo dall'esame degli avvenimenti del 1942 (ivi comprese la disponibilità e le caratteristiche del naviglio mercantile e le costruzioni navali) si deve constatare che, purtroppo, in sede storica non si può parlare di successo della Regia Marina, né nella guerra dei convogli né nelle costruzioni navali. Un ipotetico successo andrebbe se mai ripartito in cinque: Marina (Militare e Mercantile) italiana e tedesca, Aeronautica italiana e tedesca, Esercito italiano (che, oltre ad essere l'utente, era coinvolto anch'esso nell'organizzazione dei convogli e porti e nella loro difesa). Lo stesso vale per l'insuccesso, che non è stato solo della Marina ma va ripartito tra tutti i protagonisti, ai quali peraltro si deve dare atto del massimo impegno.

Un ipotetico successo significherebbe che... la guerra l'hanno perduta solo le forze terrestri. E poiché la guerra è stata sicuramente perduta dall'Italia, significherebbe anche che le vicende della guerra sul mare — da tutti riconosciute fondamentali — hanno avuto scarsa influenza, oppure che nel 1943 le forze anglo americane avevano perduto la guerra dei convogli, quindi non si capisce perché sono poi riuscite a sbarcare con forze aeronavali strapotenti in Sicilia e sul Continente. Come può essere un successo una lotta, dove il naviglio maggiore rimase sempre in porto e non esercitò dal 1942 in poi nessuna influenza per mancanza della cornice che sarebbe occorsa per la sua difesa e il suo impiego, mentre il naviglio mercantile subì nel 1945 una decurtazione del 90 % e il naviglio sottile — a fine 1942 — del 50 %?

Un ultimo aspetto da considerare sono le costruzioni navali nel 1940-1943. Della loro inferiorità sotto l'aspetto tecnologico si è già detto. All'atto dell'armistizio erano allo studio perfezionati congegni, che però non entrarono mai in funzione (mentre la guerra dei convogli in Atlantico si combatté, appunto, a colpi di tecnologia). È un fatto positivo che esse abbiano superato largamente le previsioni del periodo anteguerra, ma questo significa anche che tali previsioni erano errate per difetto. Per il naviglio militare si deve sottolineare il forte scarto tra naviglio impostato e naviglio entrato in servizio, l'insistenza nel continuare fino all'ultimo la dispendiosa costruzione di naviglio sempre più inutile (come le corazzate e — almeno dal 1942 in poi — le stesse portaerei), la mancata entrata in servizio di tali navi. Tutti elementi che, oltre alle note carenze di manodopera e di materie prime, fanno pensare a un indirizzo che non tenne sufficientemente conto delle effettive esigenze della guerra e a eccessiva lentezza dei sistemi di lavorazione dei cantieri, anche a prescindere dalle materie

prime. Un altro particolare da approfondire — sul quale non ci soffermiamo — sarebbe quello delle requisizioni, per le quali non sembra che si siano seguiti i drastici metodi inglesi che pur coinvolgendo gli armatori requisivano tutto e subito⁽⁵⁸⁾. Da valutare bene anche le ragioni della mancata militarizzazione degli equipaggi delle navi mercantili, disposta da Cavallero e più volte sollecitata dai tedeschi ma non attuata⁽⁵⁹⁾. In merito, un protagonista di tutto rilievo come Kesselring scrisse nelle sue memorie:

“Dato che i trasporti marittimi erano ormai limitati a poche zone... le navi esistenti avrebbero dovuto essere in grado di effettuare i rifornimenti bellici, ma in realtà ciò non avveniva. Secondo la mia opinione, questo stato di cose era dovuto ai seguenti motivi: i metodi di lavoro dei cantieri navali italiani, rimasti ancora quelli del tempo di pace; l'insufficienza dell'assegnazione di materie prime e parti di ricambio ai cantieri; la cattiva volontà degli armatori italiani, restii ad affrontare i rischi della situazione..., l'errore di non aver militarizzato la flotta mercantile, ripartita in porti assai distanti tra loro; le difficoltà inerenti alla formazione dei convogli in seguito alle differenti velocità delle singole navi; infine, la penuria di carbone e carburante”⁽⁶⁰⁾.

Non mancarono — da ogni parte — errori. Nessuna guerra come quella dei convogli nel 1942 costrinse a ribaltare o dimenticare schemi, miti, mentalità di forza armata. Se le forze terrestri dovevano considerare che le loro retrovie erano sul mare, quelle navali dovevano dimenticare Mahan e le corazzate, mentre quelle aeree non potevano nemmeno chiedersi se erano tattiche o strategiche le loro missioni contro le navi inglesi: domanda del tutto oziosa, perché ciò che importa è colpire il nemico e non farsi abbattere... Anche per la Marina, come per l'Esercito ad el-Alamein, si può dire che *“mancò la fortuna, non il valore”*. Alla fortuna, si può anche aggiungere la logistica... Il miglior riconoscimento viene da un inglese non troppo prodigo di elogi, il Macintire, il quale scrive:

“non può stupire molto che gli italiani abbiano battezzata la rotta per la Tunisia come ‘la rotta della morte’. Semmai sorprende maggiormente che si siano trovati dei marinai che abbiano accettato di correre rischi paurosi più e più volte fin quando non venivano colpiti inevitabilmente da sommergibili ed aeroplani”⁽⁶¹⁾.

(58) B. Minoletti, *op. cit.*, p. 62-67.

(59) U. Cavallero, *op. cit.*, 9 settembre 1942, p. 483.

(60) A. Kesselring *op. cit.*, p. 106.

(61) D. Macintire, *op. cit.*, p. 274.

La guerra terrestre in A.S.

Tutto sommato, la guerra terrestre in A.S. non presenta aspetti nuovi: se mai, conferma quanto già rilevato trattando del 1941. In Africa Settentrionale vi fu un mal riuscito tentativo di migliorare l'organizzazione di comando. Per mettere fine all'insanabile contrasto tra Bastico, Comandante Superiore solo sulla carta, e Rommel, nell'agosto 1942 il Comando Supremo (cioè Cavallero) assunse alle sue dirette dipendenze operative e logistiche l'Armata corazzata italo-tedesca (ACIT). Alla parte logistica, in collaborazione con il Comando Superiore (diventato praticamente territoriale) della Libia (SUPERLIBIA) provvedeva la Delegazione Italiana in Africa Settentrionale (DELEASE) retta dal generale Mancinelli, che dipendeva direttamente dal Comando Supremo e aveva a sua volta alle dipendenze l'Intendenza A.S.

Il nuovo assetto non migliorò la situazione per una serie di ragioni ⁽⁶²⁾:

- a) Rommel continuò a non ammettere alcun rapporto di dipendenza dai Comandi Italiani (addossando peraltro loro le responsabilità logistiche) e contro tutti gli accordi fece la parte del leone nel bottino di guerra di Tobruk;
- b) ancora una volta e nonostante le grandi distanze, al fondamentale livello di armata, all'autonomia operativa non corrispose una pari e indispensabile autonomia logistica;
- c) come risulta dal rapporto del colonnello Nani (Capo di Stato Maggiore dell'Intendenza nel 1942) i collegamenti dell'Intendenza, costretta a mantenere i contatti con organi, Enti e unità sparsi su un larghissimo spazio da el-Alamein a Tripoli funzionavano molto male e rimasero basati sui collegamenti a filo (per i quali l'Intendenza non disponeva di una propria e autonoma rete e doveva fare capo a canali sovraccarichi). L'Intendenza tedesca, invece, disponeva in proprio di rete radio e telescriventi che le consentivano un rapido collegamento anche con l'Europa;

(62) Si rimanda, in merito, alle relazioni dei generali italiani protagonisti (generale V. Palma, Intendente in A.S. nel periodo 5 marzo 1942 - 20 febbraio 1943 - Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito (d'ora in poi A.U.S.S.M.E.), Rep. 1160/1/2/8; generale Fassi, Capo di S.M. di "DELEASE" nel periodo agosto-novembre 1942 - A.U.S.S.M.E., Rep. 1160/A/2/5; colonnello Nani - Capo di S.M. Intendenza A.S. nel periodo 1 febbraio - 8 agosto 1942, - A.U.S.S.M.E., Rep. 1160/A/2/9; colonnello Scala, Capo di S.M. della Divisione *Littorio* nel periodo 21 agosto 1942 - 28 febbraio 1943 - A.U.S.S.M.E., Rep. 1160/A/2/10).

- d) prevaleva più che mai l'accentramento dei materiali, dei mezzi logistici e degli automezzi nelle mani dell'Intendenza, a causa della scarsità dei rifornimenti e del forte e continuo logorìo dei mezzi di trasporto;
- e) conseguente svuotamento del livello logistico di corpo d'armata, che non aveva o aveva solo in parte i sia pur limitati organi direttivi ed esecutivi logistici previsti al suo livello, con particolare riguardo a organi sanitari e mezzi di trasporto (autoambulanze comprese);
- f) più in generale, (la nostra organizzazione di comando in A.S. rimase anche nel 1942, troppo rigida e pletorica e non adatta alla guerra di movimento ⁽⁶³⁾).

Nella primavera 1942 venne costituito e impiegato un nuovo tipo di divisione di fanteria ("A.S.42"), nella quale si volevano raggiungere i seguenti obiettivi:

- a) personale ridotto al minimo per ridurre il peso logistico, quindi mantenimento della struttura "binaria" (cioè su due reggimenti di fanteria anziché tre);
- b) miglior rapporto personale/armamento;
- c) incremento della capacità controcarri e controaerei;
- d) aumento delle artiglierie;
- e) riduzione al minimo degli organi dei servizi divisionali (solo sezione di sanità e sezione di sussistenza senza automezzi in proprio; assenza di un volano di mezzi di trasporto al livello di divisione);
- f) conseguente accentramento di livelli superiori (corpo d'armata e armata) dei materiali e mezzi logistici e in particolare dei mezzi di trasporto.

Con questa filosofia del tutto tradizionale, la nuova Grande Unità comprendeva in totale 352 ufficiali e 6590 sottufficiali e truppa, con 359 automezzi (dei quali 190 per il solo reggimento di artiglieria) e si articolava su:

- Comando divisione;
- 2 reggimenti di fanteria (ciascuno con 36 mitragliatrici, 36 pezzi da 47/32, 9 mortai da 81, 57 automezzi). L'armamento della fanteria rimase lo stesso del 1940 (tranne qualche moschetto automatico);

(63) G. Mancinelli, *op. cit.*, p. 15-16.

- 1 reggimento artiglieria motorizzato (2 gruppi da 75/27; 2 gruppi da 100; 1 gruppo controcarri con pezzi da 75 oppure 88 e 1 gruppo contraerei da 20). Pertanto l'artiglieria comprendeva anche il calibro 100/17 (preda bellica 1918) e aumentata di un gruppo, più il gruppo controcarri (nuovi pezzi da 75 oppure 88) e quello contraerei (la vecchia e ormai superata mitragliera da 20 mm);
- 1 battaglione genio (senza automezzi);
- sezioni sanità e sussistenza (senza automezzi).

Furono anche introdotti semoventi da 75/18 e da 47/32, autoblindo con mitragliatrici e cannoni da 20 mm, pezzi da 75/18, e venne migliorato il vestiario e l'equipaggiamento individuale. Tuttavia, con una siffatta Grande Unità di base "*il deserto conserva per le nostre truppe il suo paralizzante valore*", come scrisse il generale Roatta. La nuova divisione rimase adatta a svolgere — se ben rifornita — solo funzioni di arresto, non di movimento: anche perché i pochi materiali moderni previsti nell'organico spesso non erano effettivamente disponibili, così come non erano spesso disponibili gli automezzi ai livelli superiori, dei quali la divisione aveva bisogno per spostarsi e combattere⁽⁶⁴⁾.

Un altro capitolo riguarda la poca rispondenza dei materiali (a cominciare dagli automezzi e trattori) alla guerra nel deserto. Degli automezzi, solo il "Lancia 3 RO" pesante diede buona prova (continuava a mancare un automezzo di squadra; le autoambulanze non erano idonee a muovere nel deserto e i nostri reparti corazzati dovevano ricorrere a cingolati catturati per lo sgombero feriti; le autobotti e autocisterne erano scarse e erano prese di mira dall'aviazione inglese; mancavano tanichette da 20 litri per la benzina sul modello inglese e tedesco, mancavano forni per il pane e cucine mobili a nafta ecc.).

Le vecchie artiglierie da 75/27 con gomme in electron, nate per essere ippotrainate, si rivelarono poco resistenti se autotrainate per lunghi percorsi. Le autoblindo "AB41" erano ritenute buone, ma con organi di trasmissione troppo delicati a causa del congegno per l'inversione di marcia; il carro medio "M/13" si rivelò poco rustico e il nuovo carro "L/6" non venne ritenuto impiegabile. Mancavano inoltre, rimorchi e automezzi per l'autotrasporto dei carri su lunghi percorsi, e questo aumentò la percentuale di inefficienze per logorìo di cingoli e motori e diminuì di molto il rendimento operativo delle unità carri.

(64) M. Roatta, *Otto milioni di baionette*, Milano, Mondadori, 1946, p. 46 e 111-112.

Con queste premesse logistiche di fondo, non v'è da stupirsi del progressivo esaurimento delle truppe di Rommel che procedevano in direzione di Alessandria. I pochi carri e automezzi che giunsero ad el-Alamein furono in seguito "rimpolpati" con i mezzi inefficienti rimasti indietro, e poi riparati, ma sempre in misura insufficiente. A fronte delle centinaia di migliaia di tonnellate e dei nuovi carri e artiglierie che ricevette l'VIII Armata britannica insieme con montagne di munizioni, i rifornimenti che arrivavano alle truppe italo-tedesche si contavano con il contagocce. Scarseggiava costantemente la benzina, e i nuovi carri americani giunti in linea surclassavano completamente i nostri carri medi e i nostri pezzi da 47/32.

La carenza di automezzi non consentì di rifornire durante la battaglia di el-Alamein il nostro X Corpo d'Armata sull'estrema destra, che durante il ripiegamento fu costretto ad arrendersi. Le forti perdite di materiali dell'Intendenza a seguito del ripiegamento verso ovest, oltre che dalla cronica carenza di automezzi furono accresciute da due inconvenienti: a) mantenimento di uno schieramento offensivo e avanzato del dispositivo logistico d'Intendenza prima e durante la battaglia di el-Alamein, riflesso della speranza di poter raggiungere il Canale; b) fondamentale divergenza di vedute tra Rommel e il Comando Supremo che impedì una chiara e tempestiva indicazione all'Intendenza delle tappe e modalità del ripiegamento, con conseguente impossibilità di predisporre per tempo e a ragion veduta lo sgombero dei materiali. Per il Comando Supremo, le posizioni di Buerat e Homs dopo el-Agheila avrebbero dovuto essere vere e proprie linee di resistenza a oltranza, sulle quali ammassare i relativi materiali per l'alimentazione logistica della resistenza stessa; per Rommel, invece, esse erano semplici linee di riordinamento e sosta in vista della prosecuzione del ripiegamento fino alle posizioni del Mareth⁽⁶⁵⁾.

In sintesi, anche nel 1942 l'organizzazione logistica in A.S. oltre a risentire in misura sempre maggiore — da metà anno in poi — delle crescenti difficoltà dei trasporti marittimi, mantenne una filosofia, un meccanismo dei rifornimenti, un'organizzazione di comando inadeguate alle esigenze della guerra di corazzati e meccanizzati in generale e di quella guerra in particolare. Nessun sostanziale progresso nel campo del materiale, dove permase lo squilibrio tra capacità di trasporto terrestre e quantità degli uomini da alimentare.

(65) Secondo il generale Maravigna ad el-Alamein sono stati perduti 30.000 uomini, 550 mezzi corazzati, 7300 automezzi e 1550 moto. Sono stati catturati dagli inglesi 470 cannoni, 1700 armi controcarro e 11.000 t di munizioni (P. Maravigna, *op. cit.*, p. 373).

Cenni sugli aspetti logistici delle operazioni sul fronte russo

Caso unico, nella seconda guerra mondiale, gli aspetti logistici delle operazioni sul fronte russo sono già stati descritti nel volume dell'Ufficio Storico S.M.E. *I Servizi logistici delle unità italiane sul fronte russo* ⁽⁶⁶⁾, al quale rimandiamo anche per un probante raffronto con le analoghe e ben più rispondenti soluzioni tedesche nel campo dei rifornimenti e trasporti.

Ci limitiamo pertanto a mettere in evidenza, in questa sede, alcuni degli aspetti più eclatanti della nostra organizzazione logistica, a cominciare dalla trasformazione del CSIR in ARMIR (VIII Armata) che — come già detto — accentuò la funzione di “pompaggio” di questo teatro d'operazioni rispetto a quello mediterraneo. Basti ricordare che a metà 1942, al termine della radunata dell'VIII Armata, erano presenti al fronte ben 16.700 automezzi e 1130 trattori; l'Intendenza d'armata assorbiva da sola 5350 automezzi. Altro fatto rilevante, diversamente da quanto avvenne in A.S., in Russia i livelli di divisione e corpo d'armata del CSIR e anche dell'ARMIR avevano effettivamente in dotazione gli organi esecutivi dei Servizi previsti dagli organici, con frequente decentramento dei nuclei chirurgici e dei forni Weiss alle divisioni. Queste ultime disponevano di 4 ospedali da campo, sezioni di sanità, sezioni commissariato e sezioni forni Weiss, 1 auto Sezione autocarrette, 2 auto sezioni pesanti, 1 autofficina mod. 37 ecc.. Ciascuna divisione del CSIR disponeva di nuclei chirurgici (3 nuclei); l'ARMIR, con 10 divisioni più supporti vari, disponeva di soli 6 nuclei chirurgici.

Nonostante taluni provvedimenti e aspetti positivi, la competitività complessiva della nostra organizzazione logistica fu assai scarsa, con particolare riguardo ai trasporti e ai provvedimenti necessari per far fronte all'ambiente naturale e alle grandi distanze; va però tenuto conto anche delle inadempienze germaniche nei nostri confronti ⁽⁶⁷⁾.

Le forti difficoltà della guerra su quel teatro d'operazioni fanno emergere vecchie lacune e inadempienze, che già si erano rilevate in Etiopia e Spagna:

- a) il CSIR aveva ben 97 tipi di mezzi motorizzati (18 di motocicli, 21 di autovetture e furgoncini, 17 di autocarri leggeri, 30 di autocarri pesanti, 7 di trattori, 4 di officine, oltre ai veicoli speciali) ⁽⁶⁸⁾;

(66) Roma, 1975.

(67) Si veda, ad esempio, la lett. n. 10246/S.M. in data 17 settembre 1942 dell'Intendente ARMIR, generale Biglino, allo S.M.E. (A.U.S.S.M.E., Rep. 1557/3 - N. 11).

(68) U.S.S.M.E., *I Servizi logistici...*, cit., p. 156.

- b) scarsità qualitativa e quantitativa di quadri dei Servizi logistici. In particolare, a causa della scarsità di quadri del Servizio di amministrazione, le sempre complesse operazioni contabili dei reggimenti/corpi dovettero essere affidate a personale di Arma con scarsa preparazione;
- c) scarsità o ritardato arrivo di officine, parti di ricambio e carburanti;
- d) scarsa idoneità del parco autoveicoli alle condizioni locali e necessità di ricorrere in misura massiccia a quadrupedi;
- e) commissariato: vestiario e scorte non razionali e non adatti al clima, forni Weiss poco idonei all'autotraino, ecc.

Conclusione

La logistica non è che il tramite tra economia e forze militari e — in senso lato — materializza e riassume in termini concreti il rapporto Forze Armate/Paese. Quanto avvenne nel 1942 richiama l'attenzione sulla rispondenza al vero e la piena attualità di uno studio del dottor Dino Bellomo comparso nel 1941, e da lui ripreso non casualmente nel 1942 in un articolo, dove sono riepilogate le caratteristiche principali dell'organizzazione della produzione bellica di Germania, Inghilterra e Francia (cogliamo l'occasione per riaffermare, in questa occasione, che particolarmente in materia logistica ed economica il ricorso a metodiche di storia comparata è indispensabile, più che utile). Il Bellomo fin dal 1941 intendeva dimostrare

“Come l'Arte Militare non possa prescindere, oggi più che mai, dallo studio accurato e comparato delle varie economie statali, vuoi ormai alleate o avversarie, vuoi probabili alleate o avversarie, così come non prescinde dalla geopolitica, e — pertanto — si venga ad aprire un vasto campo di studi e di indagini nei confronti di taluni problemi sociali inerenti allo stato di guerra, ovvero: della Demografia di guerra, cioè non solo della sostituzione degli individui nelle attività economiche del paese ma della reciprocità, con gli alleati, di tali rapporti; della Industria di guerra, cioè relativi alla più opportuna ubicazione, alla dimensione tecnica, alle scorte, ecc. degli stabilimenti adibiti alla produzione nella duplice funzione di pace e di guerra; della Economia di guerra (precisamente detta) cioè riguardante i rifornimenti, i processi di lavorazione e la distribuzione delle utilità economiche, in previsione o durante talune evenienze.

Aggiungevamo come, conseguenza di tale triplice ordine di esigenze e di studi, scaturisse — riepilogativa — una “economia strategica” da conside-

rarsi non tanto una nuova scienza quanto un metodo di studio, così come è per la statistica, per la risoluzione o la più utile impostazione dei problemi politico-economico-militari che si inseriscono nel periodo pre-bellico e post-bellico. Questo perché le discipline economiche, nei conflitti moderni, più di popoli che di nazioni, partecipando come tutt'altro che secondarie collaboratrici della scienza della guerra, necessitano anch'esse di un metodo di studio, di un orientamento, e di indagini preventivamente impostate ed elaborate. Notavamo pure come l'assetto dei Paesi belligeranti, e più esattamente il loro attrezzamento industriale, avesse influenzato durante il conflitto del 1914-18 non solo la strategia ma anche la tattica, questo per dichiarazione tanto del Cadorna quanto del Ludendorff, e come anche al presente, tale influenza facesse sentire i suoi effetti positivi e negativi, a seconda dei casi" (69).

Su un piano più ristretto, le operazioni del 1942 segnarono il definitivo affossamento — iniziato nel 1941 — della “logistica povera”, che aveva avuto nell'Esercito un effimero e immeritato successo nella seconda metà degli anni Trenta. Insieme con la logistica povera e con talune autentiche corbellerie relative alla prevalenza dello spirito sulla materia, risultò definitivamente affossata — sotto la pressione degli avvenimenti — anche la logistica di forza armata, sostituita da una logistica integrale dove si fu costretti ad armonizzare in ogni fase le esigenze militari e civili, e dove già in sede di logistica di produzione occorreva ripartire e armonizzare gli sforzi convergenti di ciascuna forza armata, in vista di concreti e ben definiti traguardi produttivi e dei tipi di materiali dettati da un concetto interforze e mediterraneo della guerra, che lasciava poco spazio a miti e dogmi settoriali.

Nonostante le ovvie limitazioni alla libertà di stampa, la stampa militare coeva colse questi fenomeni, che segnarono il netto abbandono dei concetti anteguerra. Pur con toni ottimistici di maniera, la realtà logistica della guerra nel deserto risulta ben nitida da queste righe della *Rivista di Commissariato e dei Servizi amministrativi militari* che commentarono l'avanzata su el-Alamein e misero in rilievo la necessità di quelle scorte di materiali e mezzi di trasporto, che purtroppo per le nostre truppe furono sempre una chimera:

(69) D. Bellomo, “La guerra e l'economia”, *Nazione Militare*, n. 3-4/marzo - aprile 1942.

“Nella guerra del deserto il problema logistico non soltanto eguaglia ma supera quello dei mezzi bellici. Il carro armato che manovra, il cannone che spara, l'autocarro che corre, l'apparecchio che vola, il fante che cammina o che presidia una posizione debbono essere costantemente, ininterrottamente alimentati. Dietro le unità che combattono, centinaia di migliaia di uomini e mezzi, dalle lontane retrovie alle linee, operano per rifornire tutto ciò che necessita alla battaglia. Oltre che un'adeguata riserva di materiale, la guerra d'Africa richiede un numero sempre maggiore di mezzi di trasporto e distanze infinite da superare. Logorio costante in conseguenza dello sforzo e delle condizioni del terreno. Se difettano i mezzi per effettuare i rifornimenti, la battaglia deve rallentare il suo ritmo, subire arresti. Anche a ciò aveva provveduto il Comando italiano. Una scorta adeguata di autoveicoli è sempre stata pronta per rinvigorire quelle colonne che in seguito al duro lavoro, al terreno, ai mitragliamenti ed ai bombardamenti sono state assottigliate ed a costituire nuove colonne da lanciare attraverso il deserto all'inseguimento delle unità operanti” (70).

I caratteri logistici fondamentali delle guerre di Norvegia, di Grecia e d'Africa furono ben colti — senza nascondere difficoltà e sconfitte — anche in un articolo del generale Bollati nei primi mesi del 1942. Alla logistica e alla strategia puramente terrestri della campagna di Russia il Bollati contrappose il carattere interforze e coordinato della logistica e strategia della campagna di Norvegia, dove comparve — come anche in Grecia — il ruolo vitale del trasporto aereo. Riguardo alla guerra nel Mediterraneo, il Bollati tutto sommato compì (nella primavera 1942) una diagnosi esatta e tutt'altro che ottimistica:

“la situazione dal 10 marzo [1941 - N.d.A.] in cui fu nuovamente raggiunta la frontiera egiziana, non è mutata per quasi un anno: ma sono aumentate le insidie al traffico attraverso il Mediterraneo; e per l'avversario, la possibilità di offese aeree nostre e germaniche tanto dalle basi cirenaiche quanto dalle cretesi, fino al Canale di Suez, col risultato di affondare rapidamente piroscafi nel Canale stesso; donde, indubbiamente, una menomazione di efficienza logistica. Ma lo squilibrio, tra noi che dobbiamo assolutamente provvedere al mantenimento e alle esigenze operative delle truppe valendoci del Mediterraneo, e il nemico avente alle sue spalle un estesissimo

(70) “Il piano operativo e logistico della battaglia in Egitto” (Redazionale), *Rivista di Commissariato e dei Servizi Amministrativi Militari* n. 4/1942.

retroterra africano-asiatico, e se ci si consente l'espressione di nuovo conio, un "retromare" sicuro o quasi, permane; il nostro problema logistico in Libia è molto più difficile a risolvere di quanto non lo sia il suo in Egitto" ⁽⁷¹⁾.

Se così è stato, bisogna trarre tutte le conseguenze (e non solo alcune) dallo spostamento del baricentro della guerra nelle retrovie e nel Paese, particolarmente evidente a fine 1942 e ancor più nel 1943. Come viene rettamente affermato in un articolo del 1958 sulla *Rivista Militare*, *"L'essenziale del fenomeno guerra non consiste più nell'esecuzione, ma nella preparazione"*. Per questo le cause lontane e più profonde del tramonto della fortuna delle armi italiane a fine 1942 vanno ricercate negli anni Trenta e nei primi mesi del 1940, quando nella sua prefazione a un libro antibadoglioiano, stranamente pubblicato alla vigilia della guerra, il vecchio maresciallo Cariglia scriveva, con scoperto riferimento alla politica estera di Mussolini che stava entrando in guerra dalla parte logisticamente sbagliata:

"Nessuna potenza o gruppo di potenze è arbitro dei suoi destini ed in grado di fare sia una politica indipendente sia una lunga guerra, se non è economicamente e finanziariamente indipendente, se non può procurarsi in guerra lunga le materie prime per vivere e combattere. Nelle guerre totalitarie europee d'oggi è questo il problema supremo. La strategia politica e la strategia militare dipendono dalla sua soluzione. E la soluzione si prepara durante la pace con la politica economica all'estero e all'interno... Il Capo politico europeo, conscio delle sue responsabilità, non lancerà il suo paese in una guerra con le grandi potenze, se non ha la possibilità di continuarla fino all'esaurimento dell'avversario. Nel suo calcolo le forze militari non avranno il valore principale, bensì le forze economiche e finanziarie. La possibilità di procacciarsi rifornimenti... deve essere la sua prima preoccupazione. Vi potrà provvedere con la scelta delle alleanze" ⁽⁷²⁾.

Politica, economia, strategia e logistica si saldano dunque insieme e hanno inesorabili effetti a lunga scadenza. La capacità di una *leadership* politico-militare dipende dalla capacità di ricomporre in ogni momento in un armonico quadro unitario i vari fattori, dando a ciascuno il suo giusto peso in relazione alla situazione contingente. Il "caso esemplare" della

(71) A. Bollati, "La logistica nella guerra attuale", *Rivista di Commissariato e dei Servizi Amministrativi Militari* n. 2/1942.

(72) Prefazione ad A. Cappa, *La guerra totale - politica e strategia nel XX secolo*, Milano, Bocca, 1940, p. XI-XII.

guerra italiana nel 1942 dimostra l'inutilità dei tentativi di ricavare polemiche nicchie di forza armata dal quadro generale degli avvenimenti, nei quali l'elemento di raccordo costante e la prima e autentica chiave interpretativa è la logistica integrale.

Nella trasformazione della guerra breve in grande illusione politica che avvenne nella seconda metà del 1942, più che di logistica della sconfitta si deve parlare di sconfitta logistica. Nel deserto e nelle infuocate acque del Mediterraneo sono stati sconfitti Clausewitz, lo scarso rilievo da lui dato alla logistica della quale rifiuta di occuparsi, il suggestivo ma troppo esclusivo culto di questo figlio del romanticismo tedesco per i valori dello spirito.

LA CAMPAGNA IN RUSSIA DEL CSIR E DEI SUOI VETERANI NELL'ARMIR

ALDO GIANBARTOLOMEI

Introduzione

Scopo della presente relazione è la sintetica rievocazione storico-critica degli eventi occorsi durante la campagna di Russia 1941-1942 e 1943 al CSIR (Corpo di Spedizione Italiano in Russia) ed ai suoi veterani inquadrati nella sopraggiunta ARMIR (VIII Armata Italiana in Russia).

In ordine a quanto precede, la trattazione riguarderà i seguenti essenziali argomenti: l'impreparazione dell'Italia alla guerra; la costituzione e le caratteristiche del CSIR; l'ambiente operativo nell'Ucraina meridionale; la condotta delle operazioni, con brevi ricostruzioni dei principali fatti d'arme, atte a farne comprendere il valore; i commenti finali.

L'impreparazione dell'Italia alla guerra

Il nuovo ordinamento militare "Mussolini" dell'anno 1926 rispondeva a scopi soprattutto difensivi, pur volendo essere un compromesso tra il progetto cosiddetto "lancia e scudo" proposto dal generale Di Giorgio e l'intelaiatura da "Nazione Armata" propugnata da altri.

Più di venti anni dopo, il nuovo progetto cosiddetto Pariani, ispirato ai criteri della "guerra di rapido corso", approvato d'improvviso nel dicembre del 1938, rovesciava di colpo l'orientamento precedente, imponendo, fra l'altro, la trasformazione dell'ordinamento divisionale da ternario a binario, con indebolimento dello stesso.

Così, a meno di un anno di distanza dalla seconda guerra mondiale iniziata nel settembre 1939, l'Esercito si trovò in piena crisi dottrinaria, ordinativa e soprattutto di materiali, anche a causa dei forti consumi subiti per la riconquista della Libia, per le campagne dell'A.O.I. e d'Albania

e per la guerra di Spagna. Senza contare le forti risorse economiche assorbite dalle grandi opere pubbliche e sociali del cosiddetto “ventennio”.

Le maggiori deficienze in fatto di materiali riguardavano le voci mortai, carri armati, automezzi, trattori, pezzi controcarri, cannoni contraerei e munizioni, talché la stessa Autorità Politica era già stata costretta ad ammettere che solo dal 1943 in poi un nostro sforzo bellico avrebbe potuto avere “*le più grandi prospettive di vittoria*”.

Peraltro, già nel 1937 il Capo del Governo aveva risposto al generale Pariani “*Abbiate pazienza, ho il mio programma. Prima devo mettere in efficienza la Marina, poi provvederemo all'Esercito e all'Aeronautica*”.

La realtà era che la preparazione militare era rimasta indietro e che solo nel 1938 il generale Pariani sarebbe riuscito ad ottenere un programma decennale di riarmo e di potenziamento dell'Esercito ed alcune assegnazioni straordinarie per un primo blocco di bocche da fuoco moderne da realizzare entro il biennio 1942-1943.

Concludendo, non per condurre una guerra di montagna, come la precedente 1915-1918, ma una “guerra di rapido corso” sui grandi spazi pianeggianti d'Europa e d'Africa, l'Esercito si presentò al conflitto con sole 19 divisioni binarie complete ed altre 54 incomplete, con una dotazione di carri armati insignificante⁽¹⁾, con gravi carenze nei veicoli ruotati, con un armamento scarso e scadente e con dotazioni sempre contate. Tanto a parte l'inadeguatezza delle scorte in materie prime, l'incapacità della nostra produzione industriale di reggere lo sforzo e le differenze di produzione dell'acciaio fra i belligeranti, o potenziali tali, che in tonnellate/anno era: per l'Italia, 4 milioni; per la Germania, intorno ai 20; per la Francia, un po' di meno; per l'Inghilterra ed il Giappone, un po' di più; per l'U.R.S.S., oltre i 40; per gli USA fra i 60 ed i 70, divenuti circa 120 al termine del conflitto.

In ultima analisi, un quadro per noi scoraggiante, nel quale l'unica nota positiva era costituita dal personale, molto simile a quello della prima guerra mondiale.

La truppa, infatti, era ancora in gran parte di estrazione(contadina e quindi sobria, adusa alla vita di campagna, fatalista, paziente, generosa, resistente alle fatiche, sensibile all'esempio e quasi sempre di facile comandabilità.

(1) Solo 70 nuovi carri medi “M/11”, armati con un pezzo da 47/32 ancora in casamatta, più 150 carri medi “Fiat 3000”, modello prima guerra mondiale, ed infine 1500 meschini nuovi carri leggeri “L/3” modello 33, armati di 2 mitragliatrici binate in casamatta.

La massa dei sottufficiali era di complemento, e non infrequentemente preparata. I pochi sottufficiali di carriera erano spesso autorevoli e competenti.

I quadri ufficiali erano quasi sempre di estrazione piccolo-borghese, dotati di amor proprio, di senso dell'onore e di chiara coscienza dei loro propri doveri.

La loro stragrande maggioranza era di complemento, sia di prima nomina che soprattutto di trattenuti e di esperti richiamati.

L'aliquota di carriera era numericamente molto modesta ed in essa si potevano distinguere due categorie: una di ufficiali superiori provenienti dalla prima guerra mondiale, spesso sfiancati da un troppo lungo e frustrante servizio nei gradi inferiori; un'altra di giovani ufficiali, quasi tutti ancora nei gradi inferiori, generalmente buoni in quanto selezionati fra masse di aspiranti alla carriera delle armi attratti dalla politica di apertura alla vita militare instaurata dal regime fascista negli anni Trenta e dagli echi di avventura delle campagne di guerra in Spagna ed in Africa.

La guerra è stata comunque sopportata militarmente soprattutto dalla cosiddetta "generazione del Littorio", da quella nata, cioè, durante ed immediatamente a cavallo della prima guerra mondiale: una generazione incredibilmente assai poco politicizzata, ma cresciuta nelle memorie del Risorgimento, nei ricordi dei padri combattenti ed in un clima stimolante di rivalutazione e di esaltazione nazionale che contribuirono ad indurli a comportarsi come forse meglio non avrebbero potuto nelle condizioni in cui furono costretti ad operare; la medesima generazione che, a guerra finita, ha costituito il nerbo dei realizzatori del cosiddetto "miracolo economico italiano".

La costituzione e le caratteristiche del CSIR

Il 9 luglio del 1941 il complesso delle forze italiane destinate al fronte est assunse la denominazione di Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR).

Si trattava di una vera e propria piccola Armata, con una propria Intendenza ed una propria Aviazione, le cui unità componenti erano state scelte tra le migliori disponibili.

Si era fatto inoltre di tutto per adeguare il complesso alle esigenze del fronte est, ma molte carenze in fatto di materiali non avevano potuto essere ovviate.

Ad ogni modo, la costituzione di partenza del CSIR fu, in strettissima sintesi la seguente:

- Comando di C.A. e Truppe Suppletive di C.A., comprendenti la 63^a Legione ccnn. *Tagliamento*, su 2 battaglioni, la 1^a Compagnia bersaglieri motociclisti, 1 battaglione mitraglieri ed 1 controcarri, buoni gruppi di artiglieria di supporto e contraerei ed infine 4 battaglioni del genio, di cui 2 di preziosi ed ottimi pontieri;
- 2 Divisioni autotrasportabili: la *Pasubio*, su 79° e 80° fanteria *Roma* e 8° artiglieria; la *Torino*, su 81° e 82° fanteria *Torino* e 52° artiglieria;
- la Divisione *Celere PADA* (*Principe Amedeo d'Aosta*), col 3° bersaglieri, i Reggimenti di Cavalleria *Savoia* e *Novara*, 1 gruppo carri "L3/33" ed il Reggimento artiglieria a cavallo;
- 9 autoreparti, ripartiti fra le unità;
- Intendenza Est, con tutti i servizi logistici;
- Forza Aerea, con gruppo caccia (51 aerei), gruppo osservazione (22 ricognitori) e gruppo da trasporto (10 velivoli).

Il tutto per un totale complessivo di 62.000 uomini, 4600 quadrupedi, 5500 automezzi, 188 pezzi di artiglieria, 60 carri leggeri e 83 aerei, cui nell'inverno si aggiunsero, oltre a quelle del battaglione Alpini sciatori *Monte Cervino*, le forze del 6° bersaglieri, del 120° artiglieria motorizzato e del XIV autogruppo di manovra, destinati a sostituire nella *Celere* le truppe a cavallo, da riunire in un loro raggruppamento autonomo.

Oltre alla composizione, nei riguardi del CSIR si ritiene di dover far osservare quanto segue:

- Comandante. Ad iniziare dal 17 luglio 1941 il generale di C.A. neopromosso Giovanni Messe: un meridionale cinquantottenne, di media statura, proveniente dai sottufficiali, già Comandante, da maggiore, del famoso IX Reparto d'Assalto della prima guerra mondiale, e già Comandante, da divisionario, del Corpo d'Armata Speciale in Albania, salvatore del porto di Valona; nella sostanza: un capo carismatico, coraggioso, capace, sensibile e previdente;
- Divisioni autotrasportabili. Autotrasportabili, in realtà, solo una alla volta per carenza dei mezzi a tanto necessari, con i tristi risultati di costringerle, alternativamente, a lunghe marce defatiganti; di renderne talvolta impossibile l'impiego unitario; di ridurne normalmente la capacità operativa nei confronti delle truppe alleate. Oltre a ciò, l'ordinamento binario ed il loro mediocre armamento erano tali da non

poter reggere il confronto con l'ordinamento ternario e con la maggior potenza di fuoco delle Divisioni Sovietiche che, tuttavia vennero affrontate sempre con coraggio e spesso anche con successo;

- Divisione *Celere*. La combinazione di motori e cavali, questi spesso in crisi, specie in inverno, si dimostrò subito infelice e tale da richiedere un radicale riordinamento e potenziamento della G.U. con nuove truppe motorizzate, fatte affluire dall'Italia;
- Armamenti. Mitra: nessuna dotazione sino all'estate del 1942; fucili o moschetti a ripetizione semiautomatica: nessuno; fucili mitragliatori e mitragliatrici: di stentato funzionamento alle più basse temperature, pur se lubrificati con antigelo; pezzi controcarri da 47/32: troppo pochi ed inefficaci contro i carri medi "T. 34"; mortai da 45 e da 81 mm: scadenti i primi e buoni i secondi, ma spesso con modeste dotazioni di munizioni; pezzi da campagna da 75/27: antiquati e di insufficiente gittata; mitragliere contraeree da 20 mm: buone; artiglierie dei calibri superiori: generalmente buone; carri "L 3/33": operativamente insignificanti, sia per numero che soprattutto per efficacia e presto meccanicamente fuori uso; aerei: validi;
- Rifornimenti: spesso difficili a causa dei frequenti spostamenti, delle grandi distanze operative e della lontananza delle fonti di produzione in Italia;
- Equipaggiamenti e vestiario: superati, ma nel primo inverno complessivamente migliori di quelli dei tedeschi e degli stessi russi, per la lungimiranza del generale Messe, approvvigionatosi tempestivamente in Romania di capi di corredo di lana e pelliccia indispensabili per superare al meglio il grande gelo dell'inverno;
- Truppe. Quadri: generalmente solidi. Soldati: esperti i trattenuti ed i richiamati; volenterose le reclute della classe 1921.
Provenienze regionali: generalmente dai distretti del Veneto, della Lombardia, della Toscana, del Lazio, della Sardegna e della Sicilia; con l'arrivo, nell'inverno, del 6° bersaglieri e del 120° artiglieria, anche dai distretti dell'Emilia e Romagna e dell'Italia centrale.

Concludendo si può dire che il nostro Corpo di Spedizione in partenza per la Russia sembrava più una G.U. adatta a combattere una guerra di bassa montagna e/o su terreni collinari che una G.U. idonea ad operare in una guerra di rapido movimento su grandi spazi pianeggianti e fra masse di truppe largamente dotate di mezzi corazzati. Come fu.

Il teatro delle Operazioni

Il CSIR era destinato ad operare nell'Ucraina meridionale, con partenza dal territorio moldavo ed in direzione delle grandi curve contrapposte dei fiumi Don e Volga.

Qui l'ambiente naturale era pianeggiante e scoperto, solcato zenitalmente da grandi fiumi con andamento parallelo, ricco di miniere di carbone, di impianti industriali e di abitati, ma povero di strade sostituite generalmente da piste spesso mutevoli su di un suolo rapidamente trasformabile in uno strato di fango insidioso sia in occasione del disgelo che dopo le piogge spesso frequenti anche durante le buone stagioni.

Il clima era a carattere invernale per i circa 6 mesi, 3 dei quali di grande gelo polare e di bufere tali da rendere impossibile la vita allo scoperto. In tale arco di tempo, la temperatura, calda e umida nella buona stagione, poteva abbassarsi anche al di sotto dei 30/40° sotto zero, capaci di far gelare l'olio dei motori e di uccidere gli uomini per assideramento, specie se feriti e/o provati.

In sintesi, un teatro di operazioni chiaramente favorevole alla difesa, alla sorpresa sul piano tattico ed all'impiego di grandi masse corazzate e per contro sfavorevole ad unità appiedate impegnate in scontri allo scoperto.

Le Operazioni dell'anno 1941

1. *Il trasferimento sul Fronte Est*

Il 10 luglio il CSIR partì per ferrovia verso la sua zona di scarico nella pianura ungherese orientale e di lì si trasferì per via ordinaria in una zona di raccolta oltre i Carpazi.

Il movimento ferroviario, che richiese 216 convogli e durò 27 giorni, si concluse il 5 agosto.

Ma già dal 21 luglio il CSIR aveva ricevuto l'ordine di concentrarsi al più presto sul Dniester, come unica riserva della I Armata germanica, già impegnata nell'Ucraina meridionale.

Il 30 luglio, mentre la Cavalleria stava ancora attraversando i Carpazi, la *Pasubio*, appena disponibile, venne fatta partire motorizzata verso Janpol sul Dniester, ove giunse compatta il 6 agosto, dopo aver percorso 300 km di marcia autocarrata.

La *Torino* seguì a piedi, causa la carenza nei mezzi di trasporto necessari per far avanzare anche l'Intendenza.

Era iniziato in tal modo un penoso periodo di cosiddetto "sfilacciamento" del CSIR ed il dramma dei rifornimenti alle distanziate unità del Corpo di Spedizione.

2. *Dal Dniester al Bug. I primi scontri*

Incaricata di condurre un ampio avvolgimento d'ala lungo la sponda destra del Bug, in direzione sud, per concorrere all'accerchiamento ed alla eliminazione della testa di ponte sovietica di Nikolajev, la *Pasubio* tallonò le retroguardie nemiche per circa 200 km, agganciandole e battendole infine, dall'11 al 12 agosto, negli scontri di Prokovskoje e di Jasnaja Poliana, durante i quali il CSIR subì le prime perdite in combattimento, pari a circa 100 unità fra caduti e feriti.

3. *Dal Bug al Dnieper. La difesa sul fiume e la manovra di Petrikovka*

Assegnato il 15 agosto al I *Panzergruppe* del generale Von Kleist, il CSIR, con le sole *Pasubio* e la sopraggiunta *Celere* si schierò di un fronte di circa 100 km lungo la riva destra del Dnieper a monte di Dnepopetrovsk, e di lì tenne a bada sino al 18 settembre ogni tentativo nemico di varcare il fiume.

Raggiunto il 15 settembre dalla *Torino*, che in 50 giorni di marcia a piedi aveva coperto una distanza di circa 1300 km, il CSIR, finalmente riunito, ebbe ordine di eliminare le forze contrapposte fra la grande ansa del Dnieper e l'affluente Orel.

Il che fu fatto con un'ampia manovra a tenaglia, al di là del fiume verso Petrikovka, della *Torino* e della *Pasubio* da entrambe le ali; della *Celere* con movimento frontale dopo aver traghettato il Dnieper.

Il 30 settembre tutto era finito, con la perdita: da parte nostra, di circa 100 morti e dispersi e circa 200 feriti; da parte del nemico, di numerosi caduti, di oltre 1000 prigionieri e di ingenti materiali.

Da segnalare, inoltre, l'impegno dell'Aviazione del CSIR per mantenere costantemente il controllo del cielo della battaglia e quello dei pontieri per gittare e mantenere in efficienza, malgrado il fuoco nemico, due lunghi ponti di barche lanciati sul Dnieper.

4. *Lo schieramento sul Voltscija ed il concorso alla eliminazione della testa di ponte sovietica di Pavlograd*

Sfodata la linea difensiva sul Dnieper, i sovietici ripresero la loro manovra in ritirata, favorita dalle piogge autunnali e dalle prime nevicate, prematuramente in arrivo.

Finito il rastrellamento della sacca di Petrikovka, il CSIR ebbe l'ordine di raggiungere il Voltscija per proteggere il fianco sinistro del I *Panzergruppe*, divenuto I Armata Corazzata e successivamente di costituire la sua ala sinistra nell'avanzata per la conquista del bacino minerario-industriale del Donbass.

In tale quadro:

- tra il 5 e l'8 ottobre, la *Torino* e la *Celere* si schierarono sul Voltscija lungo un fronte di circa 100 km, fra Pavlograd e Jekaterinovka;
- tra il 9 e l'11 ottobre, un raggruppamento motorizzato della Legione *Tagliamento*, da nord, ed il 79° fanteria, da sud, agirono in concorso con la 198° Divisione Tedesca per la eliminazione della pericolosa testa di ponte sovietica di Pavlograd.

La *Torino* mosse per 300 km a piedi al seguito delle altre 2 Divisioni, così che al suo arrivo, il fronte del CSIR venne ampliato sino a 150 km tra Pavlograd e Guliaj Pole, svincolando in tal modo le Divisioni tedesche 198^a e *Viking*.

5. *La manovra per la conquista di Stalino*

Conclusa la manovra di Petrikovka, alla 1^a Armata Corazzata germanica fu affidato il compito di muovere su Stalino, al centro del bacino del Donez, e su Taganrog e Rostov, alla foce del Don sul Mar d'Azov.

Al CSIR furono attribuiti i compiti di proteggere il fianco nord dell'Armata e di concorrere col XLIX Corpo Alpino tedesco alla conquista dell'abitato di Stalino.

A partire dal 13 ottobre il CSIR: in 2 giorni, superò il Voltscija a Pavlograd ed a Guliaj Pole ed assunse uno schieramento offensivo; in 5 giorni, coprì 200 km inseguendo e battendo ripetutamente le retroguardie nemiche.

Il 20 sera, mentre le avanguardie del XLIX Corpo entravano in Stalino, il 3° bersaglieri occupava la stazione ed il grande nodo ferroviario di Jassinovataja.

La manovra per Stalino, resa particolarmente difficoltosa da proibitive condizioni ambientali, costò al CSIR gravissime fatiche e più di 200 perdite, 1/3 in caduti e dispersi e 2/3 in feriti.

6. *La manovra di Rykovo e Gorlovka ed i combattimenti per Nikitovka*

Dopo la conquista di Stalino, il XLIX Corpo germanico volse verso sud per concorrere alla conquista di Rostov ed al CSIR restò l'onore di tenere a bada le Divisioni fucilieri sovietiche 74^a, 262^a e 269^a, in corso di affluenza da Voroshilovgrad verso Gorlovka, 40 km a Nord-Est di Stalino, minacciando in tal modo il fianco ed il tergo delle retrovie della I Armata Corazzata.

In ordine a quanto precede, il 22 di ottobre, con la *Celere* a destra e la *Pasubio* a sinistra, il CSIR mosse verso Rykovo e Gorlovka, avanti alla quale la *Pasubio* venne ripetutamente contrattaccata dal 25 al 29 ottobre. Ma tra l'1 e il 2 novembre entrambi gli obiettivi furono ugualmente conquistati, a dispetto dell'accanita resistenza opposta in Gorlovka dalle truppe sovietiche e dai partigiani.

Nel calare di un improvviso freddo siberiano rimanevano ancora da occupare i 15 km di intervallo fra Rykovo e Gorlovka e, 10 km a Nord-Est di quest'ultima, gli abitati di Nikitovka e della vicina Trudevaja, stazione terminale dell'oleodotto del Caucaso.

Quest'ultimo compito toccò all'80° Reggimento fanteria che, in prossimità di Nikitovka, venne violentemente attaccato dalla 74^a Divisione sovietica ed il giorno 6 novembre circondato nell'abitato.

Per sottrarre l'80° da tale sempre più precaria situazione, fra l'11 ed il 12 novembre fu necessario impiegare prima il 79° fanteria e poi anche il 3° bersaglieri e la 371^a Squadriglia da caccia del CSIR, che consentirono lo sganciamento del Reggimento ormai accerchiato.

In tal modo la manovra iniziata il 22 ottobre poteva considerarsi conclusa in un gelo polare ed a prezzo di oltre 150 morti e dispersi e circa 550 feriti.

Contemporaneamente aveva termine anche la campagna estivo-autunnale del CSIR, che in tre mesi e mezzo aveva percorso 700 km, sostenuto numerosi combattimenti, tenuto il passo delle più potenti e mobili G.U. alleate, perduto più del 10% dei propri effettivi, subito un notevole

logoramento e forti perdite nei materiali, guadagnandosi tuttavia il rispetto e la stima di tutti, nemici ed alleati compresi ⁽²⁾.

7. *L'offensiva Chazapetrovka e lo schieramento invernale*

Tra il 2 ed il 3 novembre sul fronte orientale giunse d'improvviso il grande gelo invernale, il cosiddetto "Generale Inverno", costringendo l'Alto Comando tedesco a sospendere definitivamente dal 4 dicembre l'offensiva cosiddetta "Barbarossa", pur con una avanguardia di panzer ormai al capolinea di Klimki, ad un rublo di filobus dalla Piazza Rossa.

Sotto la medesima data, il CSIR, che aveva in atto gli ultimi combattimenti nell'area di Gorlovka, aveva contemporaneamente in corso l'avanzata distribuzione a tutti di una serie completa di vestiario invernale, approvvigionato tempestivamente dall'Intendenza Est. Talché, da allora in poi, le perdite per congelamento di quel terribile inverno ⁽³⁾ furono percentualmente inferiori a quelle dei tedeschi e persino dei russi.

Comunque, alla metà di novembre il CSIR venne chiamato a rettificare ulteriormente il proprio schieramento per: chiudere l'ampio intervallo esistente con la contigua 17^a Armata tedesca; investire il proprio dispositivo lungo una linea difensiva da tenere per la sosta invernale.

Il che fu fatto dal 15 novembre al 14 dicembre: dalla *Torino* nell'area di Rykovo, tenacemente difesa dal nemico; dalla *Celere*, per estendere l'intero schieramento verso Sud-Est; dal CSIR pressoché al completo, per conquistare, a prezzo di strenui combattimenti, l'abitato e l'area di Chazapetovka, una quindicina di km a Nord di Rykovo.

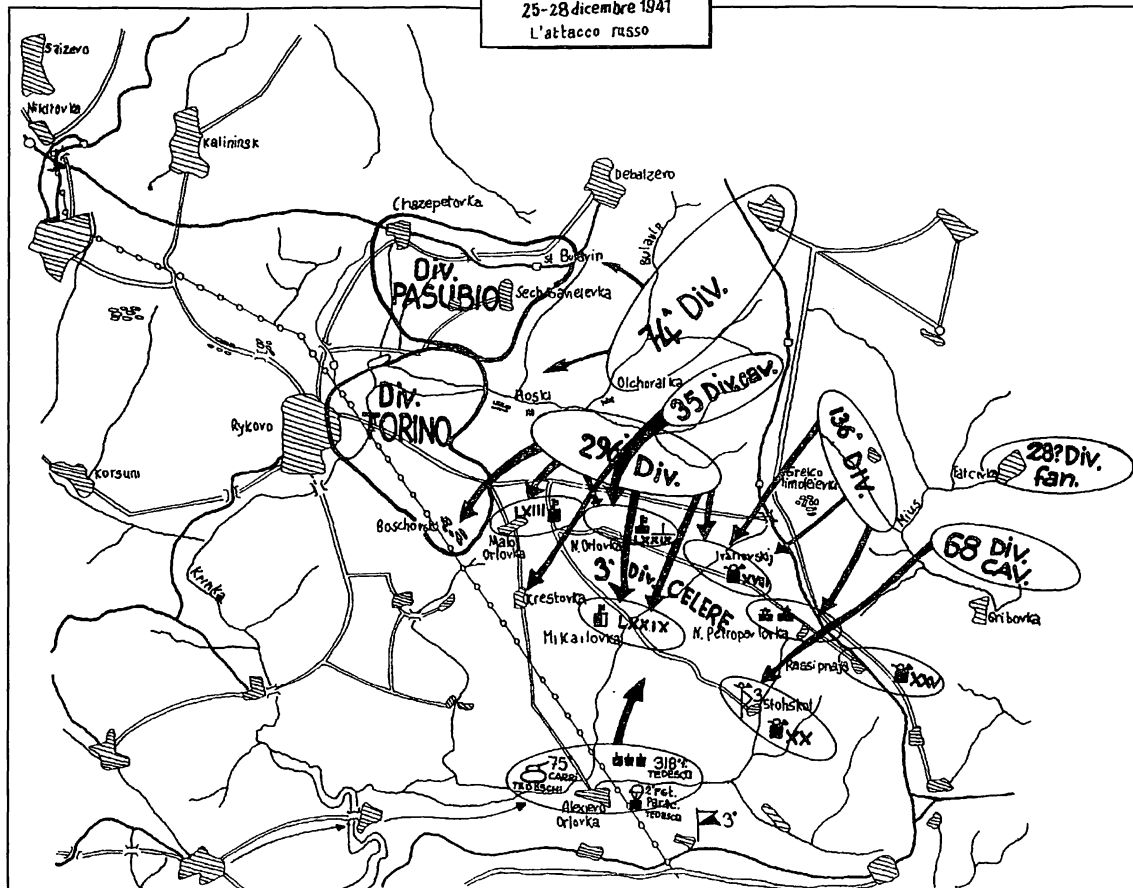
8. *La battaglia di Natale*

Il 15 dicembre lo schieramento invernale del CSIR era organizzato in corrispondenza di una serie di abitati di dimensioni diverse, senza i quali non sarebbe stato possibile sopravvivere a lungo nella steppa innevata e percorsa spesso da venti spietati. Ed ecco spiegata la ragione per cui i combattimenti per guadagnarne o mantenerne il possesso erano stati, e lo sarebbero stati per tutto l'inverno, tanto accaniti. In quella terribile stagione, la più dura a memoria d'uomo, chi fosse rimasto senza rifugio avrebbe rischiato la morte per assideramento, specie i feriti.

(2) Nel novembre del 1941, Stalin avrebbe detto al rappresentante americano Henry Hopkins: "Mi trovo a combattere non solo contro i tedeschi, ma anche contro altri soldati. Gli italiani si sono dimostrati i migliori di tutti, anche dei finlandesi".

(3) 2000 ospedalizzati e 1600 curati presso i Corpi.

LA BATTAGLIA DI NATALE
25-28 dicembre 1941
L'attacco russo



Mentre ci si attendeva un lungo periodo di stasi operativa, all'alba del 25 dicembre, nel quadro della grande controffensiva sovietica invernale, 2 Divisioni fucilieri (la 35^a e la 136^a) e 2 di cavalleria (la 35^a e la 68^a), seguite da altre 2 Divisioni fucilieri (la 74^a e la 26^a) investirono l'intero schieramento della *Celere*⁽⁴⁾ conquistando, a prezzo di lotte furibonde, 3 dei 5 caposaldi avanzati ed investendo i 2 rimanenti ed i 3 arretrati.

La situazione venne risolta entro il giorno 27 dalla ostinata resistenza dei caposaldi rimasti in vita, dalle attività di disturbo esercitate dalla *Pasubio* e dalla *Torino* ed in ultimo dai contrattacchi decisivi di una riserva tedesca costituita dal 318° Reggimento fanteria, da un Reggimento paracadutisti e da una aliquota di carri.

I superstiti del XVIII Battaglione bersaglieri che, al seguito dei carri, ripresero il loro caposaldo di Ivanovskij, vi trovarono trucidati i feriti intransportabili ed il giovane medico rimasto al posto di medicazione per assisterli e consegnarli ai vincitori, come da norme dell'epoca.

Le operazioni dell'anno 1942

1. *Le unità di rinforzo per la Celere*

Mentre l'intero fronte est si stava difendendo dai rigori di quel terribile inverno, nel gennaio del 1942 partivano dall'Italia le unità necessarie per sostituire nella *Celere* le truppe a cavallo, destinate a costituire un proprio raggruppamento autonomo.

Tali unità erano: il 6° Reggimento bersaglieri di Bologna, già impiegato in Jugoslavia, il 120° artiglieria motorizzato e il XIV autogruppo di manovra, con più di 200 autocarri Fiat "626" nuovi di zecca, ed infine, come truppa suppletiva di Corpo d'Armata, il Battaglione alpini sciatori *Monte Cervino*.

Dopo 20 giorni di viaggio in tradotta, queste unità sbarcarono ad Uman e di lì proseguirono verso il fronte lungo un itinerario organizzato, la cosiddetta "IV Strada", praticamente una pista innevata, sulla quale marciarono per circa 700 km, a scaglioni ed a tappe intervallate, con una sosta a Pavlograd, per concorrere, se necessario, ad arrestare e respingere una potente puntata motocorazzata sovietica in direzione del grande nodo ferroviario di Grishino.

(4) Costituita al momento dal 3° Reggimento bersaglieri, dai 2 battaglioni cc.nn. della 63^a Legione *Tagliamento*, dal piccolo XLVII Battaglione bersaglieri motociclisti e dal Reggimento artiglieria a cavallo.

Dopo circa un mese di tale logorante marcia al nemico, a metà marzo le nuove unità di rinforzo alla *Celere* si schierarono anch'esse in linea, accolte da un intenso fuoco di artiglieria e di mortai dell'avversario.

2. *La sosta di primavera e la costituzione dell'VIII Armata Italiana (ARMIR)*

Dopo la battaglia di Natale gli schieramenti del CSIR e delle unità sovietiche contrapposte si assestarono a distanza di reciproco controllo a vista ravvicinato. Il che si tradusse in uno stato di costante vigilanza e di allerta, specie nelle ore notturne, in una continua attività di pattuglie e di agguati nella terra di nessuno, in tentativi di colpi di mano di varie dimensioni ed importanza, in cecchinaggi ed in tiri di disturbo a sorpresa. Più attivi i sovietici, per logorare al massimo l'avversario, del quale conoscevano la convenienza di risparmiarsi quanto possibile ai fini della ripresa offensiva della buona stagione.

Nel frattempo, in data 2 aprile veniva costituito a Bologna il Comando dell'VIII Armata (ARMIR), destinata al fronte russo.

Fra il 17 ed il 28 maggio, il raggruppamento a cavallo, la I Compagnia bersaglieri motociclisti, 2 gruppi di artiglieria ed i 2 battaglioni del genio pontieri furono inviati a concorrere alle operazioni per la rescissione della grande sacca sovietica di Izium da parte del gruppo Armate Von Kleist.

Il 2 giugno giunse a Roma il generale Messe per riferire sulla situazione del CSIR e per sconsigliare l'impiego in Russia di un'intera nuova Armata, il cui contributo sarebbe comunque rimasto un atto simbolico come quello del CSIR. Meglio sarebbe stato rinforzare l'ormai sperimentato Corpo di Spedizione con veri carri, buone artiglierie e mezzi di trasporto e non disperdere altre forze al Fronte Orientale, ma riservarle a favore del Fronte Africano, di nostro primario interesse.

È noto come i suggerimenti dell'esperto Messe siano rimasti disattesi e come la nuova VIII Armata⁽⁵⁾ sia ugualmente partita per il Fronte Orientale, senza unità corazzate, senza mezzi per trasportare le sue divisioni e con dotazioni inadeguate: una povera Armata a piedi, destinata

(5) Costituita: dalle truppe del CSIR già in loco; dal II C.A., con le Divisioni di fanteria *Cosseria*, *Ravenna* e *Sforzesca*; dal C.A. Alpino, con le Divisioni *Cuneense*, *Julia* e *Tridentina*; dalla Divisione di fanteria *Venezia*, senza artiglierie, per il controllo delle retrovie; da truppe Suppletive d'Armata.

ad agire in costanti condizioni di inferiorità, adatta più ad una guerra di montagna che ad una guerra di rapido movimento sulle grandi pianure della Russia meridionale.

Ad ogni modo, il 9 luglio, mentre i due nuovi Corpi d'Armata, II ed Alpino, erano ancora in movimento per la loro zona di radunata tra Stalino e Gorlovka, il Comando dell'VIII Armata (ARMIR) decideva di entrare, sia pur formalmente, in funzione.

Allo scopo, tuttavia, di concorrere in qualche modo all'offensiva d'estate, già in atto lungo tutto il Fronte Orientale, il CSIR venne lasciato ancora a disposizione della I Armata germanica, incaricata di rastrellare le forze sovietiche chiuse nella sacca del Donbass e di inseguire il nemico in ritirata verso il Donez.

3. *La battaglia di Ivanovka e la conquista del bacino minerario di Krasnij-Luch*

Il 12 luglio il CSIR mosse in avanti con la *Celere* all'avanguardia e la nuova *Sforzesca* in sostituzione della vecchia *Torino*.

Agganciato il nemico dopo circa 30 km ed eliminate entro il 13 alcune avanzstrutture a difesa, all'alba del 14 la *Celere* partì di slancio contro il campo trincerato sovietico di Ivanovka, conquistato in poche ore dai battaglioni del 6° bersaglieri.

Ma non era finita perché, mentre gli ultimi superstiti del presidio sovietico lasciavano precipitosamente il paese, sul cielo dello scontro apparve inattesa una formazione di "Stukas" che prese subito a bombardare ed a mitragliare l'abitato, a danno dei bersaglieri, cui avrebbe dovuto essere invece d'appoggio; colpa, più che della loro incredibile velocità d'azione, di una deplorabile carenza in fatto di collegamenti e di intese preventive.

L'errore venne ripetuto anche da una seconda formazione, che consentì al nemico di sottrarsi definitivamente dal combattimento, non senza aver prima lanciato alcune micidiali salve di lanciarazzi, a fini di repressione e di arresto.

Dopo un paio di giorni di sosta di riordinamento generale, il CSIR dette inizio ad un ampio rastrellamento conclusosi il giorno 22 con la occupazione completa del grande bacino minerario di Krasnij-Luch e con la cattura di circa 4000 prigionieri, ma anche con la perdita di oltre 90 caduti e dispersi e di oltre 540 feriti, in gran parte del 6° bersaglieri.

Lo stesso 22 luglio, il CSIR si sganciava dalla I Armata tedesca, assumeva il nuovo nominativo di XXXV C.A. (CSIR) e rientrava alle dipendenze dell'VIII Armata italiana (ARMIR), che il 23 gli sottraeva la *Celere* per concederla a rinforzo, il successivo 24, alla lontana VI Armata germanica, impegnata nell'investimento di Stalingrado.

In tal modo, dopo 11 mesi di attività operativa, delle 3 Divisioni del vecchio CSIR, al nuovo XXXV C.A. (CSIR) ne rimaneva una sola, la *Pasubio*.

4. *La conquista e la difesa della testa di ponte di Serafimovich sul Don*

Avuto l'ordine di raggiungere la VI Armata tedesca, lo stesso 24 luglio la *Celere* attraversava il Donez su uno dei due ponti barche gittati a Luganskaja dal nostro genio pontieri e muoveva autocarrata verso il Don.

Qui, come estrema ala sinistra della suddetta VI Armata, aveva il compito di eliminare la pericolosa testa di ponte sovietica di Serafimovich sul Don che, sorvegliata soltanto da un misero 578° Reggimento fanteria tedesco, ridotto a 800 uomini, risultava: ampia e profonda circa 20 km; investita su rilievi collinari intercalati da lunghe “*balke*”⁽⁶⁾ con andamento normale alle eventuali provenienze di un attacco; organizzata con lavori campali e postazioni in cemento armato con cupole metalliche prefabbricate; presidiata da forze consistenti⁽⁷⁾ con artiglierie di calibri diversi e con un'aliquota di 49 carri, 34 medi “T. 34” e 15 leggeri “T. 26”: in ultima analisi, un osso duro da rodere.

Dopo una marcia autocarrata al nemico di circa 450 km, il 29 luglio la *Celere* giunse nella zona di partenza di Werchne-Formikinskij già ordinata per il combattimento ed all'alba del 30 mosse in avanti, con il 578° tedesco ed il 3° bersaglieri a sinistra verso, Serafimovich, e col 6° bersaglieri a destra, verso i villaggi di riva destra di Bobrowskj e Baskowskj.

La battaglia per la conquista della testa di ponte durò 5 giorni di continui attacchi e contrattacchi, al termine dei quali il nemico aveva perso tutte le posizioni difese e tutti i suoi carri⁽⁸⁾, per merito, questi ultimi, del 120° artiglieria, di 4 panzer a rinforzo del 578° tedesco, dell'unica nostra batteria controcarri da 75/39 ed infine dei modesti 47/32 dei bersaglieri e dei loro cacciatori di carri.

(6) Fratture di dilavamento provocate dalle piogge e dall'esito dei disgeli invernali.

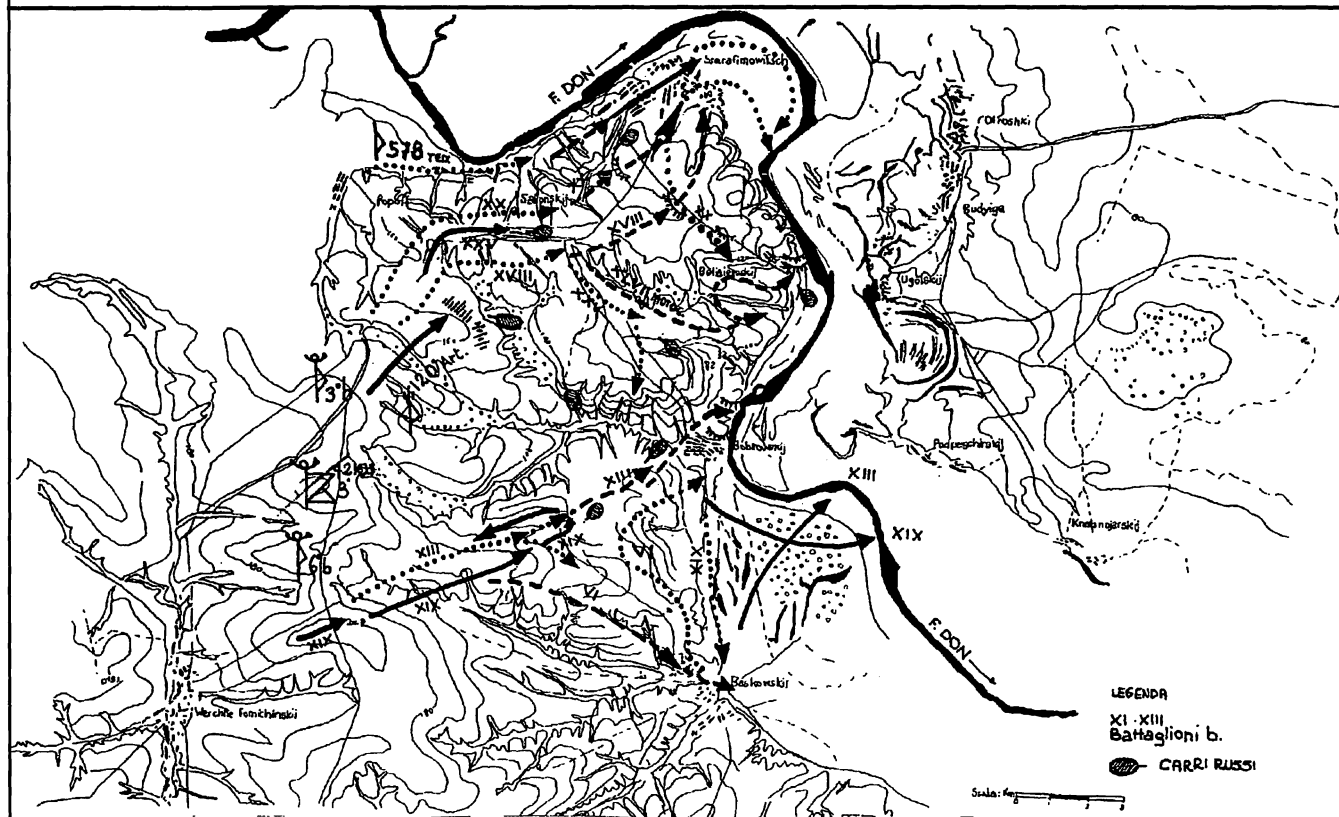
(7) Sembra tratte dalle Divisioni 304^a, 124^a e 63^a.

(8) 37 distrutti e 12 abbandonati nel fiume.

BATTAGLIA DI SERAFIMOWICH

30 luglio-13 Agosto 1942

L'attacco della "Celere"



Ma non era finita perché per rastrellare, a seguito di stolido ordine germanico, un bosco acquitrinoso di riva destra e per tenere poi a bada i ritorni offensivi del nemico, occorsero altri 10 giorni, negli ultimi dei quali la *Celere* venne a poco a poco sostituita dalla 79^a Divisione pionieri ed il 14 agosto restituita all'VIII Armata italiana, che dal 10 stava schierandosi anch'essa lungo la riva destra del Don, circa 30 km più a monte.

La notte sul 22, dopo l'avvenuta restituzione dei suoi 2 ultimi battaglioni, trattenuti sul posto per altri 8 giorni dalla 79^a Pionieri, l'impresa di Serafimovich poteva dirsi conclusa, al prezzo di più di 200 caduti, oltre 100 dispersi, quasi 1000 feriti, un intero gruppo da 75/27 e 7 pezzi da 47/32 schiacciati dai carri e la perdita di altri numerosi materiali.

Ma i sovietici l'avevano pagata molto più cara, con la perdita, oltre che di un'importante posizione, dalla quale poter minacciare sul fianco e sul tergo la VI Armata germanica, di un elevato numero di morti e feriti, di circa 1600 uomini caduti prigionieri, dell'intera aliquota corazzata e di numerosissimi altri materiali.

5. *La prima Battaglia difensiva del Don*

Il 10 agosto l'VIII Armata Italiana, meno gli Alpini, era giunta anch'essa sul Don, schierandosi entro il 15 lungo un fronte ampio circa 200 km, col II C.A. a sinistra, il XXIX C.A. germanico al centro ed il XXXV C.A. (CSIR), il primo arrivato, all'estrema destra. Quest'ultimo con la *Pasubio* a sinistra, la *Sforzesca* a destra e con la Legione *Tagliamento* ed il Raggruppamento a cavallo in riserva.

Contro l'Armata Italiana si era schierata la 63^a Armata sovietica che, dal 12 al 19 agosto, si adoperò per trovare il punto più debole del dispositivo contrapposto ove applicarvi il massimo sforzo ai fini di un'offensiva di alleggerimento a favore della difesa di Stalingrado.

Lo trovò all'immediata destra della *Sforzesca*, ove la 79^a Pionieri, severamente impegnata nell'area di Serafimovich, aveva lasciato un tratto praticamente indifeso di oltre 10 km di ampiezza.

E fu proprio lì che all'alba del 20 agosto alcuni battaglioni della 179^a fucilieri passarono silenziosamente il fiume ed attaccarono di sorpresa il fianco ed il tergo delle sottili difese del 54° fanteria, mentre, subito dopo, il resto della Divisione, varcato in vari modi il Don, in regime di magra, investiva d'impeto l'ala sinistra del 53° fanteria ed il centro dell'intero schieramento della *Sforzesca*.

Mentre i due reggimenti italiani reagivano e tentavano di ristabilire la situazione, col concorso sulla destra della Legione *Tagliamento*, altri battaglioni di altre 2 divisioni sovietiche, la 203^a fucilieri e la 14^a della Guardia, passavano anch'essi il fiume, seguiti a distanza dalla 38^a fucilieri e da unità di Cavalleria.

Il giorno 21, sfondata al centro da preponderanti forze nemiche, la *Sforzesca* fu costretta a retrocedere e, per ordine del Comando del XXXV C.A. (CSIR), a concentrarsi, protetta dalla Cavalleria, in due grandi caposaldi, da investire sugli abitati di Jagodnj e di Tchebotarewskij siti alle testate, rispettivamente, dei due corsi d'acqua Kriskaja e Zuzkan, affluenti di riva sinistra del Tchir.

Lo stesso giorno, vista la pericolosità della situazione, il Comando dell'VIII Armata ritenne opportuno rinforzare il XXXV C.A. (CSIR) con la sua unica Divisione in riserva, ossia con la stanca, ridotta, ma ancora sicura *Celere*, che il 22 raggiunse la zona d'impiego dopo 150 km di rapida marcia autocarrata.

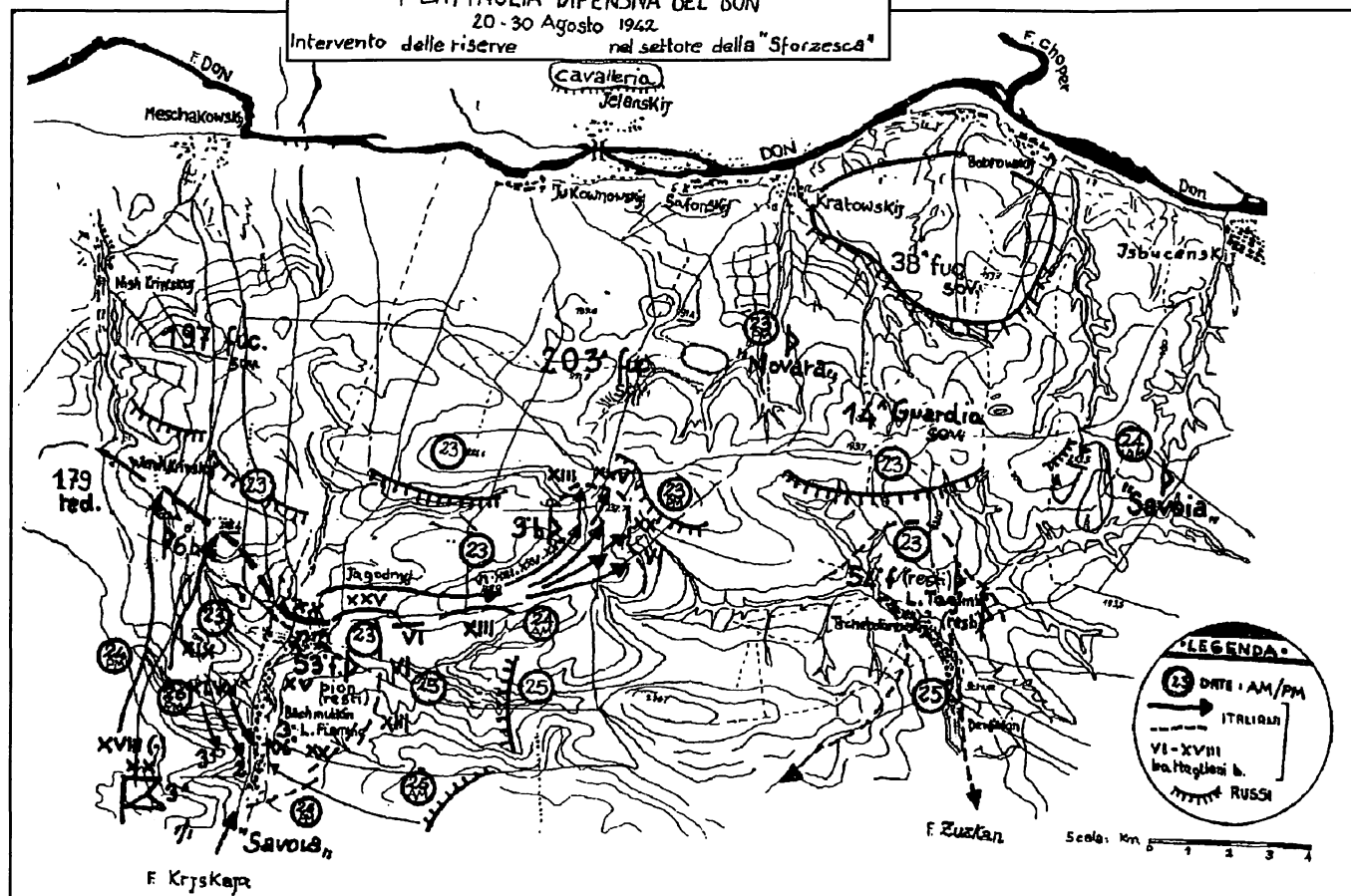
Cosciente di non disporre delle forze sufficienti per contenere e respingere frontalmente la sempre più ampia e potente penetrazione nemica, il Comandante del XXXV C.A. (CSIR) decise di contrattaccarla in diagonale nell'intento di farla retrocedere oltre le quote dominanti il corso del Don o almeno di imporle un tempo d'arresto sufficiente all'accorrere degli alpini, ancora lontani ed in marcia verso il grande fiume.

Fu così che al mattino del 23, la *Celere*, con a sinistra una piccola colonna d'attacco⁽⁹⁾ partente dal settore della *Pasubio*, e con a destra le Truppe a cavallo, partenti da entrambi i fianchi del caposaldo Tchebotarewskij, mosse coraggiosamente in avanti dalla zona di Jagodnij verso la foce del Choper sul Don, all'estrema destra del C.A., con una colonna d'attacco di 4 battaglioni ed una di Riserva di altri 2.

Alla sera del 23: la colonna movente dal settore della *Pasubio* era stata costretta a retrocedere su Werch-Kriwskoj; il *Novara*, arrivato non si sa come indenne sulla q. 191,4, era stato fatto ripiegare, per evitarne la perdita; il *Savoia*, giunto sul far della sera a ridosso della q. 213,5, il mattino del 24 dovrà caricarvi per difendersi; la colonna d'attacco dei 4 battaglioni bersaglieri, arrivata quasi a metà strada, era stata fatta oggetto di con-

(9) Costituita dal III/80° fanteria, dalla *Legione Croata* (della forza di un battaglione) e da 400 uomini del 179° fanteria tedesco.

1ª BATTAGLIA DIFENSIVA DEL DON
 20-30 Agosto 1942
 Intervento delle riserve nel settore della "Sforzesca"



trattacchi tali da consigliarne il ripiegamento, col favore delle tenebre, sulla destra del caposaldo di Jagodnij; la colonna dei 2 battaglioni della Riserva era stata bloccata in uscita e costretta a difendersi sulla q. 208,4, alla sinistra dello stesso caposaldo di Jagodnij.

Al mattino del 24, il tentativo di controffesa del XXXV C.A. (CSIR) era pertanto concluso, non col massimo successo sperato, ma con quello pur importante di aver imposto al nemico un tempo d'arresto, prezioso per la difesa che, malgrado il ripiegamento, il 25, del presidio del caposaldo di Tchebotarewskij su Bolshoi, continuerà a tenere sino all'arrivo, il giorno 27, dei battaglioni alpini *Cervino*, *Vestone* e *Valchiese*, del nuovo LXVII battaglione bersaglieri Carri Leggeri⁽¹⁰⁾ e successivamente dell'intera *Tridentina*, che varranno a ristabilire progressivamente la situazione.

Così il 30 agosto, martellata in profondità dall'Aviazione, fermata da un micidiale fuoco d'arresto, colpita da una grave crisi morale per l'insuccesso e le pesanti perdite subite, ivi compresi 1600 prigionieri ed alcuni disertori, la spinta offensiva sovietica poteva dirsi esaurita e con essa conclusa la I battaglia difensiva del Don.

Quanto a danni subiti da parte italiana, la *Sforzesca* era praticamente da ricostruire, e la *Celere* stremata e con la forza delle aliquote di combattimento dei propri reparti ridotta normalmente al di sotto del 50%, talché sulle carte operative del tempo, a fianco dei relativi segni convenzionali, figurò a lungo la drammatica scritta *Resti*.

Si fa in ultimo osservare che la I battaglia difensiva del Don può essere considerato il canto del cigno dei veterani del vecchio CSIR, la cui grande massa sarà presto rimpatriata per aver compiuto più di 12 mesi di campagna.

6. *Il seguito della campagna delle unità partite dall'Italia nel gennaio 1942*

Mi riferisco ai Reggimenti 6° bersaglieri e 120° artiglieria ed al XIV Autogruppo di manovra assegnati alla *Celere* in sostituzione del Raggruppamento a cavallo, ed al Battaglione Alpini *Monte Cervino*, che seguirà il destino del C.A. Alpino.

(10) Battaglione su 2 compagnie carri, ciascuna su 16 "L/6" armati di mitragliera da 20, una delle quali impiegata come avanguardia degli Alpini sarà distrutta rapidamente dal fuoco dei fuciloni controcarri della fanteria nemica.

Dopo un lungo periodo di stasi operativa, in linea e come riserva d'Armata, la *Celere* ottenne una consistente aliquota di complementi che si integrarono rapidamente con i veterani assorbendone lo spirito combattivo e la forte autodisciplina.

Il 28 novembre, dopo un mese dalla sua costituzione in Riserva d'Armata, la *Celere* veniva schierata nuovamente in linea sul Don lungo un fronte di circa 52 km, atto a consentire solo un misero schieramento filiforme e largamente intervallato.

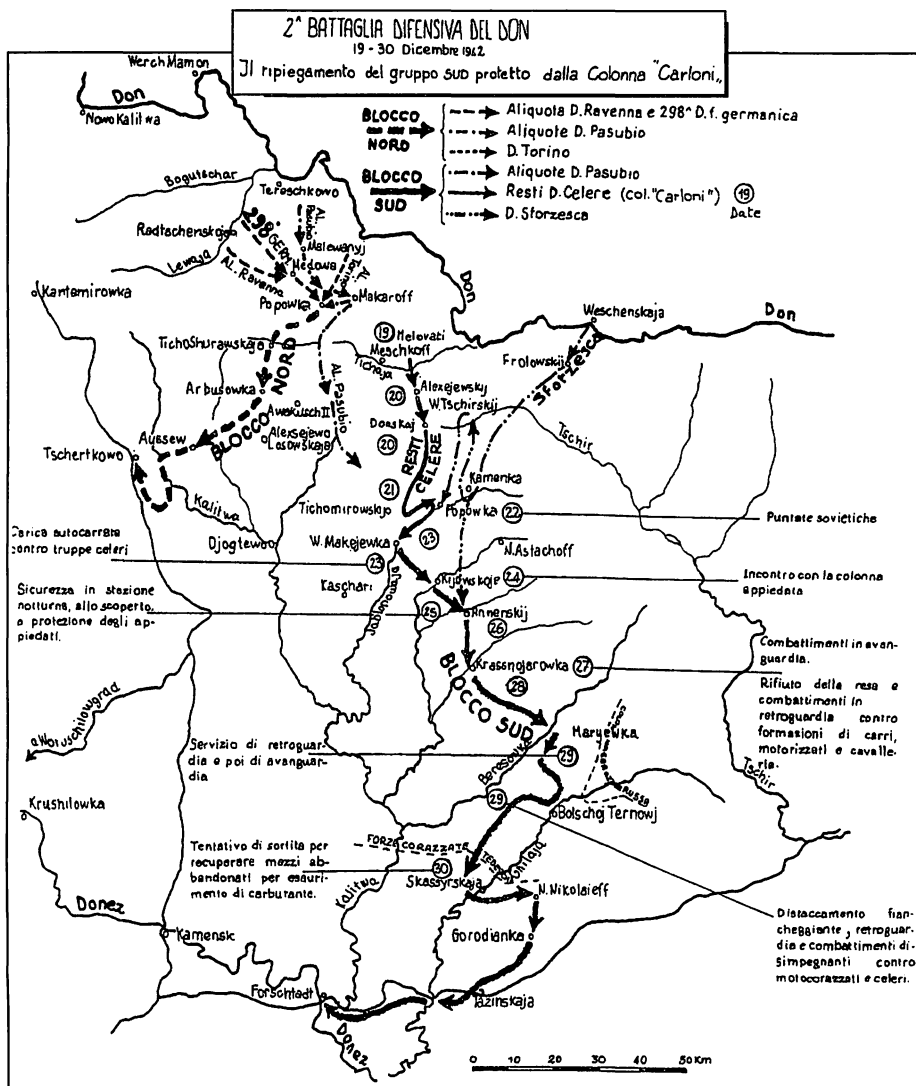
Attaccata in massa ed a fondo il 17 dicembre, specie in corrispondenza della foce del Tichaja, la *Celere* si difese accanitamente, ma il 3° bersaglieri fu circondato e poi distrutto mentre il 6°, ricevuto il 19 sera l'ordine di sottrarsi all'accerchiamento, riuscì a motorizzarsi ed a ripiegare con le residue truppe del proprio settore.

Avevano così inizio gli 11 giorni di Storia del ripiegamento della cosiddetta *Colonna Carloni*, dal nome del Comandante del 6°, che, unitamente ad un gruppo cingolato SS. del colonnello Schultz e di alcuni reparti rumeni, difese ed aprì la strada della salvezza al cosiddetto *Biocco Sud*, in marcia di scampo a piedi per circa 350 km, assorbendo, cammin facendo, altri volontari in grado di battersi con efficacia.

Giunto nelle retrovie, dopo aver perso per assideramento alcuni uomini trasferiti per ferrovia su vagoni malauguratamente scoperti, per carenza di altri mezzi di trasporto, il 6° bersaglieri, riordinato su 3 ridotti battaglioni della forza complessiva di circa 1400 uomini, compresi alcuni elementi del 3°, rafforzato con armi tratte da magazzini locali, con automezzi vari, con 700 uomini e 2 residui pezzi del 120° artiglieria ed un gruppo di artiglieria della *Sforzesca*, venne inviato a Pavlograd, ove giunse il 6 febbraio 1943, col compito di proteggere il ripiegamento su Dniepropetrovsk dei reparti del II C.A., dell'Intendenza e di altre unità alleate.

Quivi, aggregati altri 700 uomini del locale presidio tedesco e 250 movieri italiani, al Raggruppamento italiano venne chiesto di difendere Pavlograd sino al giorno 20 al fine di guadagnare il tempo necessario a far affluire altre truppe per la difesa del Dnieper e per la condotta di una controffensiva generale.

Avuti a rinforzo 7 carri "tigre" e 3 semoventi da 88 mm, il Comandante del 6° organizzò abilmente la difesa dell'abitato, spinse il più avanti possibile robuste pattuglie ritardatrici, difese la città allo stremo e ripiegò il 17 febbraio solo al sopraggiungere delle formazioni tedesche avanzanti alla controffesa.



Il seguente 22 febbraio 1943 gli italiani vennero salutati dal generale tedesco Comandante la piazza di Dniepropetrosk e la *Colonna Carloni*, citata a titolo d'onore dal bollettino della *Wehrmacht*, ripiegò per circa 800 km verso Gomel, zona di raccolta dell'ARMIR, dopo aver combattuto sino ad un mese dopo che qualsiasi altro reparto italiano era stato ritirato dal fronte.

I commenti finali

Ce ne sarebbero a non finire, ma è opportuno lasciarli soprattutto al lettore, limitandosi a far cenno ad alcuni fra i più importanti, quali: il comportamento delle nostre truppe, del nemico, degli alleati e della popolazione civile; le ombre e le luci della grande ritirata; le responsabilità della sconfitta; le pubblicizzazioni del Regime e del nostro dopoguerra.

L'italiano non è in genere un guerriero nato, ma, se motivato, ben comandato e sufficientemente addestrato, sa essere spesso un eccellente soldato, resistente, di buona iniziativa, coraggioso e notoriamente umano. Tanto è stato dimostrato dalle truppe del CSIR che, sebbene non adeguatamente armate ed equipaggiate, hanno saputo ugualmente farsi onore, compensando con la volontà ed il sacrificio le carenze delle quali non erano responsabili.

Le truppe del CSIR hanno avuto comunque la sorte di entrare progressivamente nel vivo del grande scontro militare in terra di Russia, così da essere pronte al peggio allorché furono chiamate a fronteggiare le prove più dure.

La loro compattezza fu ad ogni modo favorita da un sano spirito di corpo, da provenienze regionali e di mestiere comuni ed infine dalla consapevolezza di essere isolate, in un paese straniero e nemico e quindi di poter contare solo su se stesse.

I tedeschi, pur non comprendendo alcuni aspetti della nostra disciplina, si resero presto conto delle capacità combattive delle nostre unità, profittandone per affidare loro spesso alcuni degli incarichi più onerosi.

I russi, condizionati dalla loro propaganda, attribuirono erroneamente all'ideologia fascista l'impegno in combattimento dei nostri soldati, temendone spesso le unità speciali, quali i bersaglieri, gli alpini e la milizia.

Invece, la popolazione russa dei territori invasi, da noi compresa, spesso ci comprese e potendolo, si prestò talvolta ad aiutarci.

Le ombre della ritirata sono connesse al gran freddo, alla fatica, alla fame, all'esaurimento delle munizioni, alla mancanza di rifornimenti e rinforzi, ma, a parte lo strapotere dell'avversario, soprattutto alla mancanza di mezzi di trasporto, di mezzi corazzati e di riserve per manovrare.

Le luci della ritirata, dovute al coraggio, alla solidarietà ed a felici iniziative locali, non mancarono affatto, ma non si vollero conoscere, né tanto meno si vollero pubblicizzare, per insipienza, cattiva coscienza e interessi politici avversi.

Le responsabilità del disastro finale sono dovute in primo luogo all'incompetenza, all'incoscienza ed all'avventurismo della classe politica del tempo. Se le nostre truppe fossero state inviate in Russia con armamenti ed equipaggiamenti adeguati, la guerra si sarebbe persa lo stesso, ma in modo e forse con esiti diversi.

Della nostra campagna di Russia, durata dall'estate del 1941 all'inverno del 1943, la nostra pubblica opinione ha sempre saputo poco e male. Tanto è dovuto al fatto che in un primo tempo, i bollettini ufficiali furono generalmente a corto di notizie e quindi assai scarsi e vaghi e le Autorità del periodo molto restie a pubblicizzare i vari aspetti di uno sforzo bellico finito così male; in un secondo tempo, a sconfitta finale avvenuta, i mezzi di pubblica informazione si diffusero e si diffondono ancora, quasi esclusivamente, sugli aspetti più disastrosi della grande ritirata dell'inverno 1942-1943, senza curarsi di tutto il resto e quindi con danno per la realtà storica e la corretta informazione.

Sarebbe ora di porvi riparo, perché il passato non è mai passato e perché, stando a Söören Kierkegaard: *"Si capisce la vita guardando all'indietro, ma bisogna viverla guardando in avanti"*.

L'ITALIA IN RUSSIA: L'ARMIR

MARIO GARIBOLDI

La decisione di aumentare l'impegno militare italiano in Russia fu precocissima: un mese e mezzo dopo avere offerto ad Hitler di partecipare a quella campagna con un corpo d'armata, ventidue giorni dopo l'inizio delle operazioni da parte tedesca, Mussolini disse, in un rapporto di vertice: *"non possiamo essere meno presenti della Slovacchia"* e fece mettere allo studio l'ampliamento del CSIR con *"almeno un altro Corpo d'Armata"*.

Se la decisione di partecipare a quella campagna aveva una logica politica, il dedicarvi invece una parte rilevante delle risorse e delle forze militari disponibili trovava minore giustificazione ed era in contrasto con quanto lo stesso beneficiario, Hitler, aveva scritto nell'accettare l'invio del CSIR: *"l'aiuto decisivo lo potete però sempre fornire con il rafforzare le vostre forze in Africa settentrionale"*. Questo consiglio agì invece come sprone per Mussolini che temeva di essere tagliato fuori da un'impresa che al momento era giudicata lucrosa sia politicamente sia economicamente.

Dal punto di vista strategico si ledeva il principio di massa e si disperdeva lo sforzo. I tedeschi avevano cercato con ogni mezzo di evitare di combattere contemporaneamente su due fronti; l'Italia invece si creava, di propria volontà, un secondo fronte, per di più eccentrico, convergente con quello principale solo nell'utopico sogno di giungere, da Africa e Russia, a sboccare in Medio Oriente ed in India. Ma per fare ciò sarebbero occorse ben più delle 80 divisioni che, nel 1942, non sarebbero risultate sufficienti neppure per giungere al Volga ed al Caucaso. Diverso era il caso della partecipazione di Ungheria e Romania: per esse il fronte era solo quello e legato anche a diretti interessi.

Fu colpa dei nostri Stati Maggiori di non aver contrastato questo errore strategico? Essi furono posti davanti alla decisione già presa e resa pubblica; furono posti a livello di esecutori più che a quello di ascoltati consiglieri. Probabilmente il generale Cavallero cercò di “raffreddare” ed insabbiare la decisione, sperando che Mussolini cambiasse idea o che la campagna finisse prima. Infatti, mentre il CSIR, tra l'accettazione della offerta e la sua partenza, impiegò meno di un mese, per l'ARMIR la gestazione fu di dieci mesi. Il progetto venne pertanto messo a riposare e solo alla fine del 1941 ne fu deciso l'assetto organico (vedasi allegato 1).

Si attinse a ciò che vi era di disponibile e che era meno di quando si era costituito il CSIR: le azioni in Africa, il logorio in Balcania, il potenziale industriale che cominciava a risentire dell'esaurirsi delle scorte, non consentivano di correggere quelle deficienze che il CSIR stava riscontrando e puntualmente segnalando.

Come raddoppio del CSIR (che diveniva XXXV Corpo d'Armata) veniva dato il II Corpo d'Armata, formato da tre Divisioni di fanteria (*Ravenna*, *Cosseria* e *Sforzesca*) adatte ai terreni italiani e con i soli servizi motorizzati. Veniva inoltre aggiunto il Corpo d'Armata Alpino (Divisioni *Cuneense*, *Tridentina* e *Julia*) con orientamento all'impiego sul Caucaso.

Le modifiche correttive apportate erano essenzialmente nelle unità aggiuntive e supporti, ma di non grande rilievo: Divisione *Vicenza*, per la difesa delle retrovie, un Battaglione sciatori, Legione *Croata*, Battaglioni mitraglieri, controcarri (ma con il 47/32), guastatori, artiglierie in maggior numero ma poco moderne.

Più tardi venne trasformata la Divisione *Celere* in motorizzata e la sua aliquota a cavallo fu enucleata e portata a disposizione dell'Armata.

Il confronto con lo CSIR mostra un grande aumento di uomini, ma non di armamento e perfino una diminuzione dei già scarsissimi mezzi corazzati ed aerei.

D'altra parte non vi era altro: sia in grandi unità, sia in armamento.

Da notare anche che l'impegno logistico diveniva molto più complesso, però sempre dipendente dai tedeschi per i trasporti, le risorse energetiche e gli sgomberi; organizzazione questa sempre più in crisi con l'aumentare delle distanze e l'onere di trasformazione della rete ferroviaria a scartamento europeo.

In definitiva ne risultò uno strumento ancora meno mobile del CSIR, appesantito e con minore possibilità di sfruttare risorse locali.

Il piano del Comando Supremo Germanico per l'estate del 1942 (vedasi allegato 2), prevedeva, nel settore sud, di spingersi a Stalingrado per tranciare l'arteria del Volga. Apertasi così la porta, sviluppare l'azione principale verso sud: Caucasia - Armenia - Medio Oriente.

In tale quadro le unità italiane, non manovriere in ampi spazi, erano idonee solo alla difesa del fianco nord, lungo il Don.

Impiego non gradito perché giudicato ausiliario, ma che occorre riconoscere come l'unico adatto. Il Corpo d'Armata Alpino invece riceveva il compito di partecipare all'azione attraverso il Caucaso.

La realizzazione del piano scattò il 28 giugno, con la rottura del fronte russo verso Voronesc e la seguente corsa delle unità motocorazzate tedesche lungo l'arco del Don, verso Stalingrado.

È da ricordare che nei mesi di luglio ed agosto vi era stato un accavallarsi di avvenimenti:

- corsa a Stalingrado, alla quale partecipò anche il XXXV Corpo (CSIR) ancora sotto comando tedesco;
- afflusso delle altre unità italiane: la *Sforzesca* passò a sostituire la *Torino* nel XXXV Corpo;
- decisione di Hitler di dare il via all'azione verso il Caucaso, prima di aver chiarito la situazione a Stalingrado (e quindi avviamento della *Tridentina* come avanguardia italiana verso il Caucaso);
- attacco russo alla sutura tra il settore italiano e quello romeno sul Don, che cadde sulla *Sforzesca* appena schieratasi e con dipendenza appena variata; era questo il primo saggiare la capacità di resistenza del fronte del Don, da parte russa;
- tamponamento di questo attacco in profondità che richiese il richiamo della *Tridentina* ed il conseguente abbandono dell'impiego degli Alpini sul Caucaso ⁽¹⁾.

Con ciò l'azione tedesca portata contemporaneamente su due obiettivi divergenti contemporanei, divenne carente di forze. Ma la presunzione di essere sul punto di vincere portò ad accanirsi a Stalingrado, assorbendo tutto ciò che vi era di disponibile, trascurando la sicurezza del fianco sul Don.

(1) Se il C.A. Alpino fosse andato in Caucaso avrebbe combattuto in condizioni più congeniali alla sua struttura, ma al ripiegamento ineluttabile sarebbe rimasto tagliato fuori e nessuno sarebbe rientrato in Italia.

La difesa sul Don era tale da tenere in soggezione solo un nemico che fosse (come era supposto) sull'orlo di una crisi e senza possibilità di grandi riprese offensive. Estrema rarefazione delle forze schierate (30 km per divisione: la normativa prevedeva da 5 a 8 km); l'azione risolutiva in caso di penetrazioni era comunque affidata a grandi unità motocorazzate tedesche, schierate una dietro ad ogni corpo d'armata: queste avrebbero manovrato con "*contrattacchi liberatori*".

La disponibilità di queste unità di riserva vi fu inizialmente (vedasi allegato 3), ma ben presto, con l'intensificarsi dell'impegno a Stalingrado, slittarono verso quel fronte, sostituite da unità meno efficienti ed incomplete. Ma anche queste al momento del bisogno mancarono, assorbite dalla manovra per liberare la VI Armata.

I Comandi dei settori di difesa del Don non mancarono invero di rilevare i sintomi di ciò che i russi stavano preparando e tirarono tutti i campanelli di allarme, ma invano: Stalingrado polarizzava ogni disponibilità ed alla difesa del fianco nord veniva ancora attribuita scarsa importanza. Vi fu, da parte tedesca, una grave sottovalutazione delle capacità di ripresa russe, unita (o che dette origine) alla convinzione di continuare ad avere l'iniziativa, quando invece la situazione si era capovolta. Tutto ciò infatti assume un particolare valore se si considera che proprio in questi mesi si ebbe la svolta determinante dell'intero conflitto mondiale.

I russi, negli stessi mesi dell'estate 1942, stavano completando la loro riorganizzazione, con il sostegno Alleato. Un Esercito, quello russo, che ci apparve in autunno come nuovo nei combattenti e nei mezzi, sostenuto, ora, psicologicamente con il far leva sul sentimento patriottico e sulle tradizioni (anche quelle zariste!). Guidato da una nuova generazione di capi militari, capaci e preparati, che realizzarono il piano di riscossa, resistendo agli stimoli distraenti, mascherando le necessarie concentrazioni sui punti prescelti attraverso saggi preliminari (vedasi allegato 4).

Con quella che noi chiamiamo "Prima Battaglia Difensiva del Don" (iniziata il 20 agosto) i russi determinarono, lungo tutto il corso del fiume, i migliori punti di applicazione del loro sforzo principale. Sul fronte dell'ARMIR vennero ovunque fermati, ma conservarono quelle teste di ponte dalle quali sarebbero partite le offensive russe di rottura: *Verk Mammon* nel settore del II Corpo d'Armata, il *berretto frigio-Ogalev* sul fronte del XXXV C.A., *Bolsboi* tra l'ala destra italiana e la III Armata romena.

Il 19 novembre (pochi giorni dopo lo sbarco americano in Africa e dopo el-Alamein) la prima offensiva russa. Essa investì la III Armata romena (e l'ARMIR dovette coprirsi il fianco destro con le poche forze

ancora a sua disposizione). Il giorno dopo investì anche la IV Armata rumena e le due branche della tenaglia già il 24 si chiusero a Kalach, isolando la VI Armata tedesca a Stalingrado. Accorsero delle riserve e si costituì l'Armata Manstein per liberare l'Armata a Stalingrado: con ciò sparirono anche le tre divisioni tedesche schierate fino a quel momento con l'VIII Armata italiana. Manstein però tardò a mettersi in moto e partì infine con solo parte delle forze promesse: in sintesi *"troppo poco e troppo tardi"*.

Il 10 dicembre infatti scattò la seconda offensiva russa (Operazione "piccolo Saturno"), contro l'VIII Armata italiana e principalmente nel settore del II Corpo d'Armata (settore cruciale: l'ansa di Werk Mamon). Durante sei giorni di logoramento l'offensiva segnò il passo; venne poi immessa una valanga di corazzati, ma occorsero altri due giorni prima di riuscire a sfondare. È interessante leggere ciò che la relazione russa dice in merito, perché sfata la leggenda che la resistenza sul Don delle Divisioni italiane sia stata effimera.

Ma dietro non vi era nulla e una volta perforato lo scudo delle Divisioni i russi dilagarono. Lo stesso Manstein, partito più a sud per ricongiungersi con la VI Armata dovette rinunciare, mentre la falla dal Don si allargò ancora incontrollata. Solo a questo punto vi fu l'autorizzazione tedesca ad arretrare le forze rimaste intrappolate sul Don tra i tratti di rottura ed a costituire un fianco difensivo a sud del Kalitwa a protezione del fianco del Corpo d'Armata Alpino.

Ciò però senza dare, al momento, altre forze (che sarebbero arrivate dalla Francia). Ancora *"troppo poco e troppo tardi"*.

Infine, a metà gennaio, terza offensiva, contro la II Armata ungherese e poi, con azione a tenaglia dal settore ungherese e da sud del Kalitwa, (azione "Ostrogosz-Rossosh") per isolare il Corpo d'Armata Alpino. Questi venne autorizzato a lasciare il Don solo quando era già accerchiato. Ancora una volta: *"troppo tardi"*.

È noto il seguito della tragedia: la ritirata degli Alpini e dei superstiti del II, XXXV, XIX Corpo che si aprirono la strada; gli sforzi successivi per ricostituire una linea avanti a Karkow e nel bacino del Donez, fino alla cessione delle responsabilità del fronte da parte italiana. Rimandiamo alle numerosissime pubblicazioni che narrano ciò che è avvenuto; qui si è voluto studiare e sintetizzare perché è avvenuto.

In sintesi:

L'ordine tedesco di difesa rigida sul fiume esclude ogni alternativa e fece consumare completamente le unità italiane, in assenza di "azioni liberatrici".

Nel ricordare con venerazione il sacrificio totale della *Ravenna*, della *Torino*, della *Cosseria*, le odissee della *Pasubio*, *Sforzesca* e *Celere* e poi delle tre divisioni alpine e della *Vicenza* e dei supporti sorge la domanda se, oltre questi uomini, tutti siano stati alla loro altezza: in particolare gli uomini delle retrovie ed i Comandi superiori alla Divisione.

Le retrovie avevano una tale profondità ed estensione da renderle non collegabili in sistema. A ciò si aggiungeva la crisi dei trasporti che le indeboliva e l'erronea sensazione di essere "lontani dal fronte". Non vi erano reparti a loro difesa (la Divisione *Vicenza*, che era stata inviata a tale scopo, aveva dovuto essere schierata in luogo delle Divisioni tedesche venute a mancare). Ciò spiega episodi di prematuro abbandono di scorte e dotazioni, di sbandamento e di panico. Sono peraltro bilanciati da altri fulgidi episodi.

Circa il comportamento e l'azione di comando dell'Armata e dei Corpi d'Armata è certo che, iniziata l'offensiva russa, essi non avevano più in mano le classiche redini di comando in una azione difensiva: il fuoco manovrato (perché ogni manovra dei mezzi di fuoco era paralizzata dal gelo) e l'impiego delle riserve (inesistenti). In verità a livello di Corpo d'Armata furono creati, ed impiegati contro il parere tedesco, dei "gruppi di intervento". Questi erano costituiti con reparti pluriarma tratti da settori meno impegnati e che si riunivano per azioni di contrattacco in concomitanza con i secondi scaglioni.

La loro azione, dove la viabilità invernale lo consentì, permise di rallentare l'impeto dell'avversario e ritardarne la penetrazione.

Ma per il resto l'attività degli Alti Comandi fu volta essenzialmente a convincere i Comandi Superiori tedeschi della minaccia incombente, dell'urgenza di provvedere altre forze e di sganciarsi in tempo utile.

Gli analoghi Comandi laterali (romeni, ungheresi, tedeschi) ebbero una situazione simile a quella dell'ARMIR: simili furono le loro difficoltà, gli appelli, i problemi di condotta, i risultati e le perdite.

I Comandi Superiori tedeschi erano a loro volta vincolati dagli ordini perentori di Hitler e comunque erano volti essenzialmente a cercare di salvare l'Armata di Stalingrado.

Si è anche posta la domanda se non fosse necessario, in certe circostanze ed a certi livelli, disobbedire. È un problema non di coraggio ma piuttosto di etica militare e non può che avere risposta negativa, pena il caos: anche Manstein e von Paulus ebbero a che fare con questi terribili interrogativi e però nessuno dei due si sentì di ignorare gli ordini ricevuti.

In conclusione:

- l'errore di base fu quello politico di andare in Russia senza averne la necessità, provocando anche conseguenze negative su altri fronti;
- il tipo di forze e di armamento impiegati presentavano deficienze che non fu più possibile correggere. Tuttavia, fino a che l'iniziativa rimase in mano all'Asse e vi fu larga disponibilità di riserve, restarono deficienze sopportabili;
- pagammo l'errore tedesco di sottovalutazione dell'avversario e della pericolosità del fianco sul Don.

Vi fu quindi una molteplicità di fattori che produssero le note, tragiche conseguenze, ma è opportuno ribadire che furono tutti fattori "interni" e dipendenti da quel mutare profondo della situazione generale bellica che permise ai russi di passare all'iniziativa ed al successo. Le forze italiane (e quelle contermini alleate) ne furono vittime.

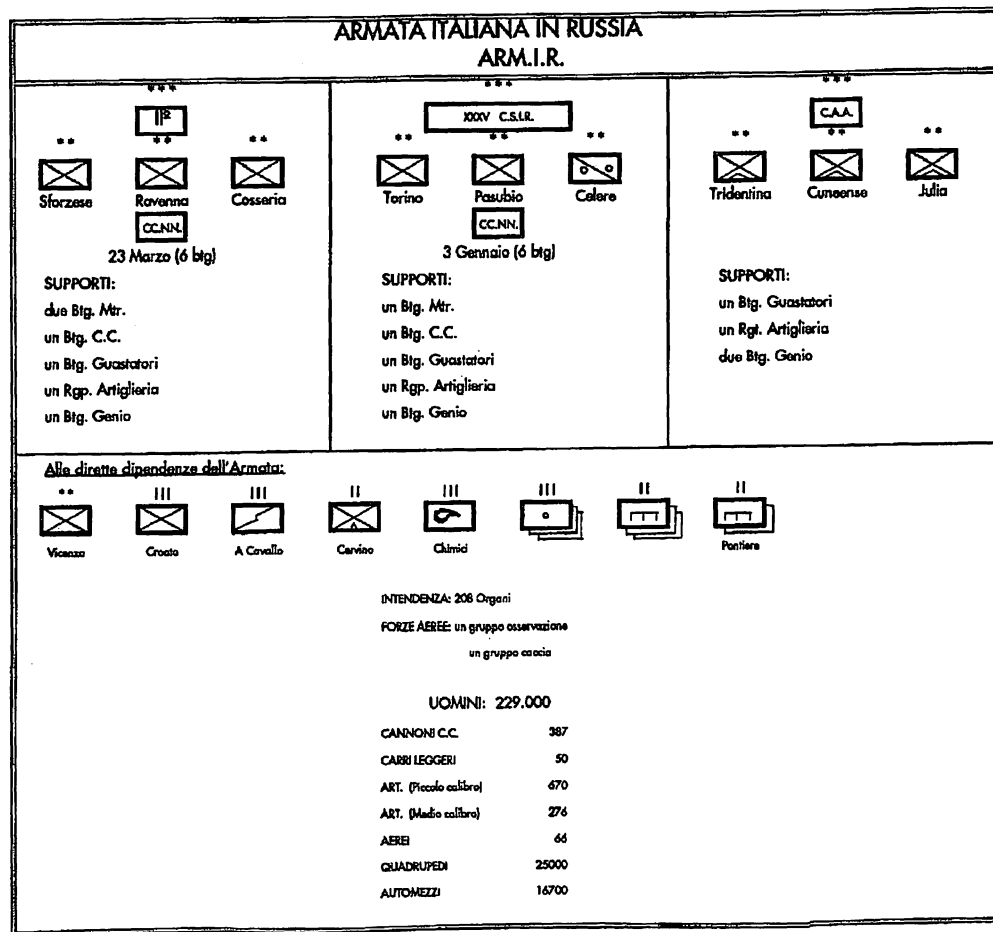
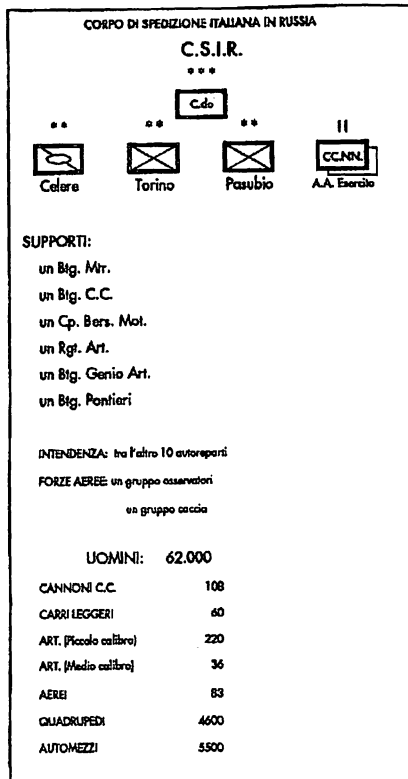
Possiamo da ciò trarre alcuni insegnamenti, ancora oggi utili.

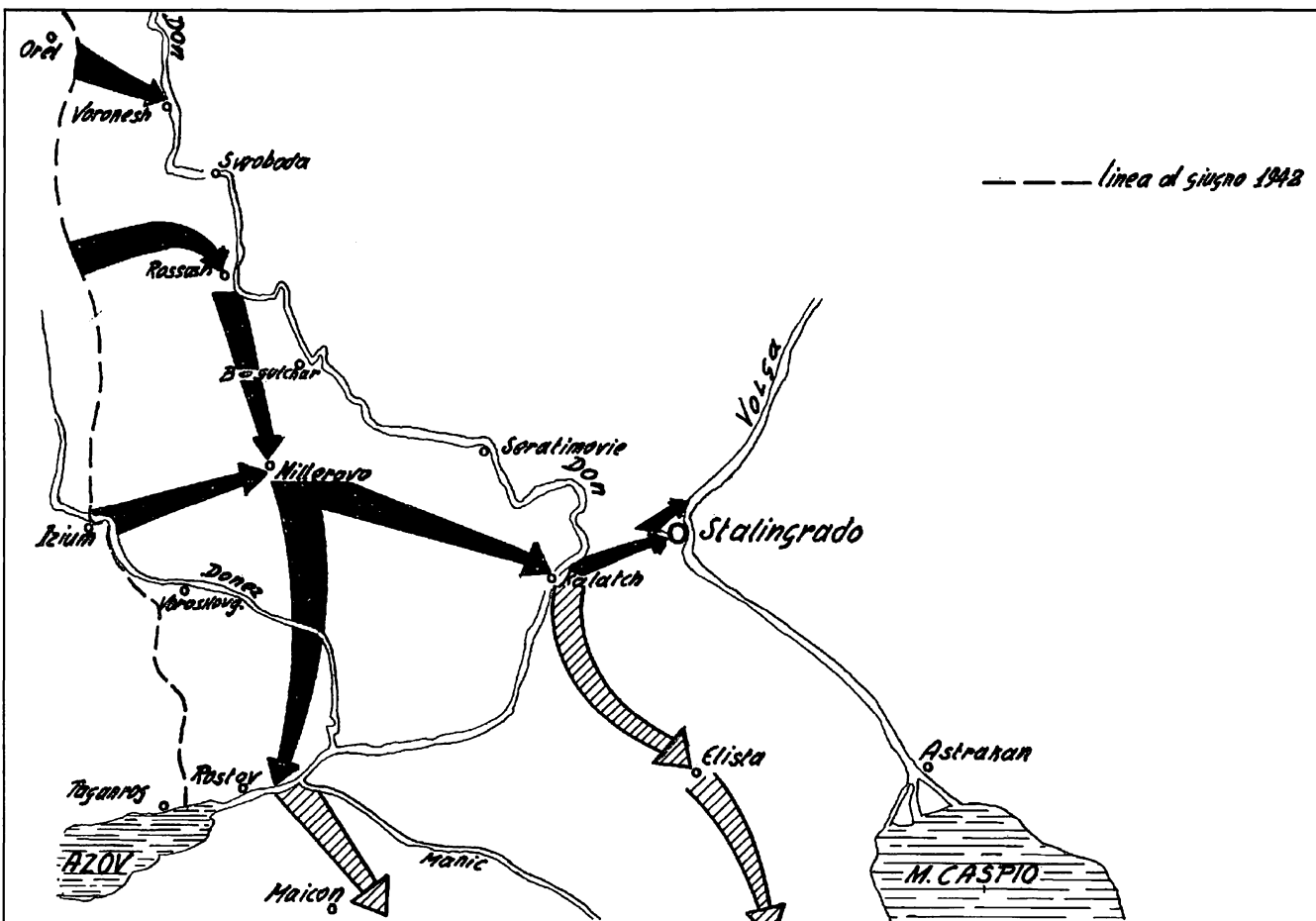
Sul piano politico: prima di prendere un impegno che comporti un intervento militare, occorre valutare bene se si abbiano i mezzi per portarlo a compimento.

Sul piano tecnico-militare: è opportuno fare un esame di coscienza, da ripetere periodicamente, se ci si è purgati delle deficienze che ci furono allora esiziali. A mio avviso la risposta è ancora negativa, ad esempio, per l'armamento controcarro, almeno nella quantità, che in ampi spazi richiede una saturazione anche in profondità ed una riserva per sostituire le perdite.

Sul piano logistico: si dovrebbe incrementare la capacità combattiva degli elementi logistici arretrati, per renderli capaci di autodifesa efficace.

Infine un insegnamento sempre valido è la necessità di curare la preparazione fisica e la solidità psichica del combattente. Allora le perdite furono inferiori in unità che, anche impegnate all'estremo, erano compatte e temprate fisicamente. Oggi ciò è particolarmente necessario per correggere la mancanza di "tempera" dovuta alla vita moderna e perché le tendenze individualiste non prevalgano sull'interesse collettivo. Occorrono, per gli impieghi oggi prevedibili, uomini veramente temprati ed unità con forte spirito di corpo.



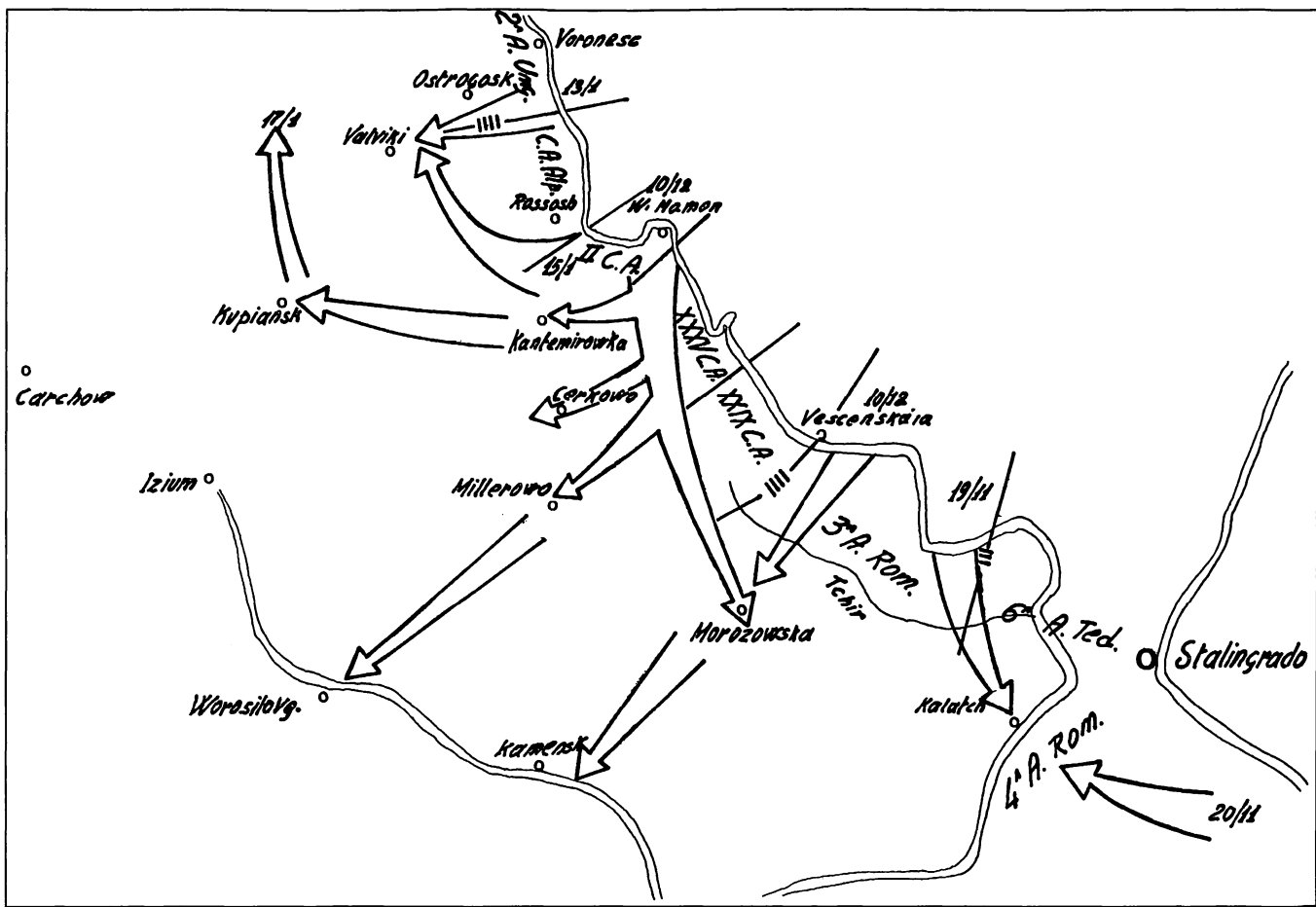


- 306
- 1° LIVELLO: Ogni reggimento aveva due battaglioni in linea ed uno in 2° scaglione
- 2° LIVELLO: Le divisioni avevano costituito uno o due gruppi di intervento (un Btg. + fuoco + autom.)
- 3° LIVELLO: Grandi unità o raggruppamenti per la manovra contro unità penetrate in profondità.

Per questo livello le presenze sono state le seguenti:

Nel settore del:	Corpo Armata Alpino	II C.A.	XXXV C.A.	XXIX C.A.	a disposizione del Com. Armata
tempi					
settembre	294 ^a Div. f. ted. ➤	22 ^a Div. cor. ted. (alla 6 ^a Armata)		298 ^a D. f. ted.	Div. Vicenza
ottobre	schierata Don ←	Rgp. CC.NN. ↓	Rgp. CC.NN. ↓	alla 6 ^a A.	3 ^a Div. celere
novembre	294 ^a Div. f. ted. ↓ 19/11 a Stalingrado	schierato	schierato		schierata ←
dicembre					
gennaio	da Voronesc: 385 ^a D. f. ted.	27 ^a Div. cor. ted. (*) (con vincolo) ↓ schierata a sud Kalitwa			Div. Cosseria (proveniente dal Don)

(*) di forza pari ad un btg = 27 carri.



DALLE BATTAGLIE DELLA CIRENAICA ALLO SBARCO ALLEATO IN MAROCCO

MARIO MONTANARI

Il teatro d'operazioni del Mediterraneo all'inizio del 1942

L'autunno 1941 aveva visto la crisi più forte in tema di invio di rifornimenti dall'Italia alla Libia. In novembre il 62 % dei rifornimenti via mare dell'Asse era colato a picco ad opera delle forze aeree e navali di base a Malta. Se l'isola aveva sempre costituito un problema — la cui soluzione, oscillante fra l'occupazione e la neutralizzazione, era stata di continuo rimandata per indisponibilità di mezzi da parte italiana e per una certa indifferenza di fondo da parte tedesca — adesso si era mutata in un ostacolo di prima grandezza.

Diciamo subito che, pur essendo ormai da tempo miseramente e meritatamente tramontato il concetto di "*guerra parallela*", la situazione era migliorata soltanto di poco, perché i rapporti con la Germania non potevano consentire che una "*guerra subordinata*" e quelli con gli alleati minori non esercitavano un gran peso sul problema militare italiano. Il modello di subordinazione con Berlino, cui si improntavano detti rapporti, derivava da motivi psicologici, economici e militari. Dove l'Italia conservava il comando e la responsabilità — Mediterraneo ed Africa settentrionale — la Germania faceva atto di presenza attiva, dimostrando la sua indispensabilità, ma con aria sufficiente, poco disposta a coinvolgimenti che la distraessero dai "suoi" fronti europei.

Così, soltanto quando fu costretta a riconoscere a denti stretti come il potenziamento della base di Malta avesse creato una situazione "*sehr kritisch*" per l'alimentazione della lotta in Cirenaica⁽¹⁾, Hitler decise di por-

(1) Eddy Bauer, "Malta et Nafta. Comment l'Axe perdit la guerre en Méditerranée", in *Revue de Défense Nationale*, luglio 1952, p. 478.

tare da 21 a 36 sommergibili tedeschi nel Mediterraneo e di affidare alla II *Luftflotte* del feldmaresciallo Kesselring⁽²⁾ il compito di proteggere i convogli per l'Africa mediante un'ininterrotta pressione su Malta⁽³⁾.

Kesselring, nominato in novembre *Oberbefehlshaber Sud* (O.B.S.), cioè Comandante Superiore del Sud, prospettò subito la convenienza di risolvere il problema con uno sforzo decisivo inteso a conquistare l'isola, ma, di fronte alle obiezioni dell'*Oberkommando der Wehrmacht* (O.K.W.) fondate sull'insufficienza delle forze disponibili al momento, tacque⁽⁴⁾.

A Roma tutti riconoscevano la necessità di prendere di petto la questione dei trasporti oltremare, anche se con sfumature ed opinioni differenti nella scelta fra l'utilizzazione totale o parziale dei porti della Tunisia e la conquista o la semplice neutralizzazione di Malta. Lo Stato Maggiore della Regia Marina premeva da tempo per ridurre al minimo i percorsi in mare utilizzando i porti tunisini, come soluzione più semplice e rapida. Anche il generale Cavallero, che pure il 14 ottobre 1941 aveva ordinato la pianificazione dell'occupazione di Malta (Operazione "C 3") vista la difficoltà di superare le resistenze francesi, tutto sommato era incline a preferire la soluzione Biserta, più comoda e meno rischiosa. Perciò sollecitava Mussolini e Ciano:

"Cavallero — annotò Ciano il 7 dicembre — ...fa dipendere tutto dalla concessione del porto di Biserta. Senonché in serata viene Mackensen a dirmi, a nome di Ribbentrop, che io non dovrò su tale argomento iniziare alcun negoziato concreto con i Francesi. Tale è precisamente la volontà di Hitler, comunicata a Mussolini tramite Rintelen"⁽⁵⁾.

In effetti la posizione tedesca nei confronti della Francia derivava da un miscuglio di sufficienza, intransigenza, diffidenza, timore di suscitare reazioni pericolose, desiderio di accattivarsene le simpatie politiche. Il 20 dicembre, Göring aveva ricevuto il generale Juin, Comandante in Capo delle forze francesi del Nordafrica, ed alle aspirazioni di riarmo da questi palesate aveva risposto: *"la Francia assuma prima un atteggiamento chiaro e*

(2) La II *Luftflotte* era composta dal II *Fliegerkorps* (generale Loerzer) in Sicilia, dal X *Fliegerkorps* (generale Gessler) in Grecia ed a Creta, dal contingente del *Fliegerführer Afrika* (generale Froelich) in Libia.

(3) Albert Kesselring, *Memorie di guerra*, Garzanti, Milano, 1954, p. 98.

(4) *Ibidem*, p. 96.

(5) Galeazzo Ciano, *Diario 1937-1943*, Rizzoli, Milano, 1980, p. 564.

positivo di fronte ai desideri germanici e italiani riguardanti Tunisi e particolarmente Biserta". In quella circostanza Göring aveva ammesso che l'aperto rifornimento attraverso Biserta era ricercato dall'Asse, ma solo quando l'Africa settentrionale francese fosse sufficientemente protetta contro un colpo di mano degli Alleati. Comunque "*già prima è possibile e necessario un rifornimento camuffato attraverso Biserta*" perciò, finché il Governo di Vichy non avesse accolto questa premessa, lui, Göring, non intendeva caldeggiare con Hitler le richieste francesi⁽⁶⁾.

Ciò nonostante, la questione era stata messa sul tappeto dalla Commissione Italiana d'Armistizio con la Francia (C.I.A.F.) durante le trattative con la delegazione transalpina, svoltesi a Torino dal 16 al 30 dicembre, giungendo ad un'accordo formale: trasporto da Marsiglia ai porti tunisini, su navi francesi, di 500 tonnellate giornaliere di viveri e vestiario (trasporti "Delta") e di 150-200 automezzi mensili per il viaggio successivo da Gabès alla Libia (trasporti "Gamma"). Il tutto in un quadro di segretezza e di mimetizzazione⁽⁷⁾. Non era molto, ma pur sempre un inizio.

Sul piano strategico il problema di fondo rimaneva purtroppo irrisolto: l'insoddisfacente armonizzazione degli sforzi italo-tedeschi, carente perfino nei contatti con la Francia. Il generale Marras, Addetto Militare italiano a Berlino, il 22 dicembre presentò all'ambasciatore Alfieri un significativo promemoria, inteso ad arrivare una buona volta a determinazioni prese ad altissimo livello politico per superare gli evidenti impedimenti ad un'efficace cooperazione militare tra i due Paesi, anzi tre, volendo comprendere il Giappone. Era indispensabile, spiegava Marras, coordinare le grandi operazioni strategiche nel tempo e nello spazio regolandone la successione e la contemporaneità e, all'occorrenza, la direzione; fornire ai Comandi Supremi orientamenti sulla reciproca situazione militare e politica atti a favorire la tempestività delle intese dirette; concordare l'attività della propaganda ai fini militari. Tutto ciò si imponeva perché al momento le conoscenze reciproche si riducevano ai comunicati ufficiali e la collaborazione operativa risentiva della mancanza di un adeguato lavoro di preparazione⁽⁸⁾. Naturalmente le cose rimasero com'erano.

(6) Ministero degli Esteri, *I Documenti diplomatici italiani* (D.D.I.), Serie IX, vol. VIII, doc. 64, Promemoria ambasciatore von Mackensen a Ciano in data 24.12.1941.

(7) Romain H. Rainero, *Mussolini e Pétain. Storia dei rapporti fra l'Italia e la Francia di Vichy*, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (d'ora in poi U.S.S.M.E.), Roma, 1990, I vol. p. 133 e sg. Cfr. D.D.I. cit., doc. n. 160.

(8) D.D.I. cit., doc. n. 57.

Comunque, Mussolini vide con estremo favore l'accordo raggiunto con la delegazione francese ⁽⁹⁾ e volle forzare la mano a Hitler. In una lunga lettera del 29 dicembre sottolineò che per far giungere a Tripoli un convoglio di quattro navi, cioè per proteggere il viaggio di 20.000 tonnellate di materiali, erano state impiegate 100.000 tonnellate di navi da guerra con un consumo proibitivo di nafta. Di conseguenza, per evitare di perdere la Tripolitania e per riprendere la Cirenaica occorreva affrontare il problema della Tunisia. E proseguì:

“Non vi sono che due vie per raggiungere il nostro scopo che è quello di poter liberamente disporre delle basi francesi in Tunisia: o la via degli accordi o quella della forza. Naturalmente bisogna fare tutto il possibile per realizzare ciò attraverso un accordo. La Francia non darà nulla per nulla. Chiederà delle contropartite in sede di armistizio e certe facilitazioni di ordine militare per difendersi. Credo fermamente che il gioco valga queste candele...”

Se i Francesi respingessero qualsiasi accordo — anche il più generoso — io vi dichiaro, Führer, che preferisco portare le mie divisioni corazzate in Tunisia, piuttosto che vederle sparire in fondo al mare sulla rotta di Tripoli. In tesi generale, io penso che bisogna trovare il modo di chiarire l'atteggiamento della Francia nei nostri riguardi...” ⁽¹⁰⁾.

La risposta di Hitler fu cauta ed evasiva insieme. A suo avviso, finché la Francia non avesse dimostrato in modo concreto di mettersi dalla parte dell'Asse appariva preferibile soprassedere ad iniziative. Il pensiero tedesco era tuttavia chiaro: nessuna intenzione di “alleggerire” le clausole di armistizio con la Francia, non ritenuta tra l'altro in buona fede, e nessuna intenzione di suscitare vespai nell'Impero francese con atti di forza, per giunta dispersivi ⁽¹¹⁾.

Nel frattempo la situazione nel Mediterraneo si era improvvisamente volta a vantaggio dell'Asse. A parte l'affondamento della portaerei *Ark Royal* e della corazzata *Barham* (rispettivamente 12 e 24 novembre 1941), il 16 dicembre la “Forza K” di Malta aveva subito forti danni incappando

(9) I risultati pratici dell'accordo furono in realtà assai modesti e limitati al periodo 20 gennaio - 15 aprile 1942.

(10) Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (d'ora in poi A.U.S.S.M.E.) *Diario Cavallero*, data 29.12.1941.

(11) D.D.I. *cit.*, doc. n. 80.

in un campo minato non lontano dalle coste tripoline e, nella notte sul 19, mezzi d'assalto italiani avevano eliminato nel porto d'Alessandria le due ultime corazzate inglesi, la *Queen Elizabeth* e la *Valiant*. In campo aereo, poi, cominciava a farsi sentire la violenza delle incursioni degli "Stuka" su Malta.

Per i tedeschi, Malta era un argomento sostanzialmente accantonato dopo l'impresa di Creta, le cui perdite avevano impressionato Hitler, Göring e l'O.K.W. Inoltre, l'Operazione "Barbarossa" accentrava ogni attenzione. L'unico ad insistere fu il Grande Ammiraglio Raeder. Kesselring, dal canto suo, appena arrivato in Italia, volle rendersi conto della situazione e ben presto ebbe conferma *"dell'intollerabile minaccia che Malta rappresentava per le nostre vie di rifornimento e i primi voli di ricognizione mi fecero comprendere l'importanza decisiva del bacino del Mediterraneo per l'andamento della guerra"* (12).

In sostanza, all'inizio del 1942 il quadro era il seguente. In Italia, il Comando Supremo, facendo giustamente affidamento molto relativo sugli accordi con la Francia, procedeva nei concreti preparativi per l'Operazione "C 3", fiducioso nell'indispensabile aiuto tedesco. In Germania esisteva l'ostacolo di Hitler, il quale non intendeva imporsi alla Francia e non era convinto della necessità di occupare Malta. Inoltre, pur riconoscendo ben collocate le insistenze italiane per un concorso tedesco volto a tale scopo, e pur condividendo le osservazioni di Raeder e di Kesselring, non credeva l'Italia in grado di condurre una simile difficilissima operazione ed era poco propenso ad una partecipazione germanica determinante, specie in vista della grande offensiva estiva in Russia, allo studio.

Per dare un'idea, ove ve ne fosse bisogno, di quale stampo fossero gli scambi di vedute al vertice politico, possiamo citare la conversazione Mussolini-Göring avvenuta a Roma il 28 gennaio 1942. Göring spiegò alla meglio i sensazionali cambi di comandanti al fronte russo nonché il fatto che il Führer avesse dovuto prendere direttamente il comando dell'Esercito, esonerando il feldmaresciallo von Brauchitsch, per guidare le operazioni con la necessaria incisività. Poi assicurò che *"in Oriente il peggio è ormai superato"* ed infine venne all'Africa settentrionale. *"Circa l'Africa del Nord — disse — il Führer è del parere che il problema è quello dei combattimenti e dei rifornimenti. Non esiste invece il problema di vincere!"*. In conclusione,

(12) A. Kesselring, *op. cit.*, p. 102.

il programma tedesco si traduceva nella liquidazione della Russia, pur se “*forse anche nel 1943 non si potrà arrivare agli Urali*”; il Giappone doveva tagliare la via della Birmania, assicurarsi il fianco meridionale fino all’Australia ed alla Nuova Zelanda, minacciare l’India e spingere la flotta nel Golfo Persico; quanto all’Italia “*ha come compito innanzi a sé la ‘ripulitura’ (Bereinigung) della posizione mediterranea*”.

Ad un simile sproloquio, Mussolini rispose a tono:

“la battaglia in Africa è ora vinta [si attendeva da un momento all’altro la riconquista di Bengasi - N.d.A.] perché il Generale Rommel è un comandante che conduce le operazioni contemporaneamente con prudenza e arditezza e perché di recente sono giunti in Africa tre convogli con carri armati, munizioni e benzina...”.

Ma occorreva conquistare o neutralizzare Malta oppure utilizzare la via marittima Sicilia-Tunisia. Poi... si affrettò a sminuire il valore di Tunisi e di Biserta — con soddisfazione di Göring — affermando con superiorità di essere “*disposto a rinunciare all’aiuto della Francia, qualora abbia la benzina per difendere i convogli*”, in quanto la posizione dell’Inghilterra si era molto indebolita e l’Asse non aveva bisogno dei francesi. Meglio “*l’invio dei trasporti lungo la costa greca, attraverso Creta!*”. E Göring assentì⁽¹³⁾.

Comunque, Raeder e Kesselring, ciascuno per proprio conto, non perdevano occasione per battere sul tasto di Malta. Il 13 febbraio Raeder disse apertamente a Hitler che la vittoria nel Mediterraneo dipendeva da due elementi: il potere marittimo e la cooperazione aeronavale-terrestre. Le Marine dell’Asse non potevano operare senza le basi che l’Esercito doveva espugnare e tenere; l’Esercito non poteva operare senza l’appoggio dell’Arma aerea e questa, a sua volta, dipendeva dalla Marina per i rifornimenti e dall’Esercito per le basi. In definitiva, la strategia nel Mediterraneo doveva coordinare i tre fattori per giungere al successo: il potere marittimo a garanzia dei rifornimenti, i rifornimenti a garanzia delle basi, le basi a garanzia del potere marittimo. La chiave di tale circolo era una base centrale da cui partire: Malta. Il ragionamento non faceva una piega e Hitler ne convenne ma prese tempo, fidando che l’efficacia della neutralizzazione aerea rendesse superflua l’Operazione “Hercules”, come l’O.K.W. aveva ribattezzato la “C 3”⁽¹⁴⁾.

(13) D.D.I. *cit.*, doc. n. 211.

(14) Mariano Gabriele, *Operazione C 3: Malta*, Ufficio Storico Stato Maggiore della Marina Militare (d’ora in poi U.S.S.M.M.), Roma, 1975, p. 135-136.

Il 17 febbraio Rommel si presentò a Rastenburg. Credeva di incontrare un Hitler interessato ed entusiasta per la brillante riconquista della Cirenaica occidentale, ma rimase deluso. Hitler era certamente contento, però le preoccupazioni derivanti dalla situazione sul fronte russo lo assorbivano completamente. Rommel sostenne che con sei divisioni motorizzate avrebbe potuto spazzare via dall'Africa settentrionale gli inglesi, ma Hitler respinse la richiesta e nemmeno volle stare a sentire i progetti per una corsa al Nilo. Rommel propose l'occupazione di Malta per eliminare finalmente l'ossessione che gravava sui trasporti marittimi, ma Hitler lasciò cadere l'argomento con qualche generica osservazione. Rommel chiese direttive per il proseguimento delle operazioni, ma ricevette una risposta degna della Sibilla cumana.

A metà marzo Cavallero dichiarò pronto il corpo di sbarco per l'Operazione "C 3" a fine luglio. Kesselring avvertì che grosso modo a metà aprile sarebbe cessato il bombardamento aereo intensivo in corso su Malta, dopo di che i compiti della sua *Luftflotte* sarebbero stati rivisti in funzione delle esigenze sul fronte russo. Per superare lo scollamento tra le due date si addivenne all'accettazione di un tentativo svolto a preparazione incompleta qualora si fossero verificate specialissime favorevoli circostanze. Oppure, altra possibilità prospettata da Kesselring: un colpo di mano, sempre nel caso di un'occasione eccezionale. Ma Cavallero finì per escludere qualsiasi impegno prima della fine di luglio⁽¹⁵⁾.

Nell'ultima settimana di marzo ebbe luogo la "Seconda Battaglia della Sirte", provocata dal tentativo britannico di rifornire Malta. Lo scontro lasciò un'impressione piuttosto negativa in campo italo-tedesco e Raeder riuscì finalmente a convincere Hitler ad accettare la piena partecipazione tedesca alla conquista dell'isola⁽¹⁶⁾.

Il momento critico della campagna

In ogni campagna esiste il momento della grande decisione, quella che si palesa, o si rivelerà, determinante. Per l'Italia lo svolgimento delle operazioni nel 1942 ruotò attorno ad un nome: Malta. Cavallero ne fu ossessionato e ne lamentò sempre la mancata conquista o duratura neutralizzazione. Forse le sole due Marine dell'Asse compresero appieno l'im-

(15) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 17.3.1942.

(16) A. Martienssen, *Hitler e i suoi ammiragli*, Garzanti, Milano, 1950, p. 126.

portanza dell'isola. Tutti gli alti esponenti militari italiani e tedeschi, soprattutto tedeschi, che nel 1941 e nel 1942 mostrarono noncuranza o scetticismo o esitazione, in seguito dovettero ammettere l'errore della rinuncia a Malta nell'estate 1942.

Anche Churchill convenne sulla sua importanza decisiva:

“L'interdipendenza tra la situazione di Malta e le operazioni nel Deserto non apparve mai così chiara come nel 1942; l'eroica difesa dell'isola in quell'anno costituì la chiave di volta della lunga lotta per la difesa delle nostre posizioni in Egitto e nel Medio Oriente. Negli accaniti combattimenti terrestri nel Deserto Occidentale la vittoria fu quasi sempre strappata di strettissima misura e dipese spesso dal ritmo col quale i rifornimenti potevano affluire per mare ai due avversari” ⁽¹⁷⁾.

Possiamo ben indicare in Hitler il primo responsabile di quello che Kesselring chiamò *“un colpo mortale per l'intera campagna in Africa settentrionale”* ⁽¹⁸⁾. Il feldmaresciallo von Manstein, che pure non considerò decisiva nella lotta contro la Gran Bretagna una gravitazione dello sforzo strategico tedesco nel teatro del Mediterraneo, riconobbe nondimeno che:

“in ogni caso l'errore capitale fu di non prendere Malta, ciò che sarebbe stato assolutamente possibile [s'intenda, per uno sforzo comune italo-tedesco - N.d.A.] agli inizi. Questo errore, a conti fatti, ebbe un'importanza decisiva per la perdita finale dell'Africa del Nord con tutte le sue conseguenze” ⁽¹⁹⁾.

Hitler, che *“non impegnò mai le forze necessarie al momento opportuno”* ⁽²⁰⁾, esitò a lungo. *In extremis* si lasciò persuadere dall'ammiraglio Raeder, è vero, ma lo fece con una riserva mentale: che la *Luftwaffe* sarebbe riuscita a paralizzare l'isola, cosicché essa sarebbe caduta da sé.

Peraltro occorre riconoscere che fatalità volle che l'Operazione “C 3”, una volta giunta a maturazione, sia venuta a confronto con due problemi creati dalle circostanze in successione di tempi: la conquista di Tobruk e lo sfruttamento del successo. Prima ci fu il dilemma: Malta o Tobruk? poi quello: Malta o Alessandria?

(17) Winston Churchill, *Storia della seconda guerra mondiale*, Parte IV, vol. I, Mondadori, Milano, 1951, p. 346.

(18) A. Kesselring, *op. cit.*, p.128.

(19) Erich von Manstein, *Victoires perdues*, Plon, Paris, 1962, p. 119.

(20) *Ibidem*.

Con il raggiungimento della stretta di el-Alamein ogni pensiero su Malta cedette il passo alla tentazione del Canale ed il nuovo problema operativo rimase fortemente influenzato dalla fiduciosa valutazione di poter raggiungere il Canale superando le difficoltà logistiche.

Malta o Tobruk?

Quando Kesselring — persuaso che l'efficacia dei bombardamenti aerei stesse stroncando la resistenza di Malta e che *“con tre settimane di simile azione e con enorme impiego di munizioni Malta può essere neutralizzata del tutto”*⁽²¹⁾ — si ripresentò a Rastenburg a metà aprile per sostenere ancora una volta la necessità e la possibilità di conquistare l'isola ed illustrare progetto e preparativi italiani, trovò finalmente ascolto. Il 21 aprile, di ritorno in Italia, si incontrò con Cavallero all'aeroporto di Ciampino. Secondo la sintesi compilata a matita dallo stesso Capo di Stato Maggiore Generale Kesselring aprì il discorso riferendo che *“il Führer è, in linea di massima, favorevole all'attuazione dell'esigenza “C 3”, ed è propenso a fornire i mezzi, gli anfibi e gli eventuali altri mezzi di ausilio ritenuti necessari...”*⁽²²⁾. La forma di tale comunicazione non era per certo tale da far considerare scontato il concorso tedesco (tra l'altro, il Comando Supremo non aveva ancora precisato le necessità), però, secondo il verbale, molto più dettagliato, Kesselring avrebbe assicurato che

“il Führer è pienamente d'accordo con un'azione definitiva contro l'isola e con la Bereinigung del Mediterraneo. Segue con grande interesse lo sviluppo dell'azione e darà tutto l'appoggio possibile per la riuscita dell'operazione stessa”,

a meno di un tentativo di sbarco alleato in Occidente in grande stile⁽²³⁾. Ad ogni modo, il generale von Rintelen, Addetto Militare tedesco a Roma, anch'egli presente al colloquio, fu esplicito: *“Solo il 21 aprile l'O.K.W. si dichiarò pronto ad appoggiare i preparativi italiani per la conquista dell'isola”*⁽²⁴⁾. L'aspetto negativo era che alla fine del mese, quando d'altronde non sarebbe rimasto che mantenere la neutralizzazione al livello raggiunto, il 30-40% dei bombardieri ed il 50% dei caccia tedeschi sarebbero stati trasferiti altrove. All'allarmata obiezione di Cavallero che con una

(21) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 11.4.1942.

(22) *Ibidem*, data 21.4.1942.

(23) *Ibidem*.

(24) Enno von Rintelen, *Mussolini l'alleato*, Corso, Roma, 1952, p. 154.

simile riduzione di forze aeree uno sbarco a Malta sarebbe diventato pressoché proibitivo, Kesselring replicò assicurando di poter, per quell'epoca, mettere insieme con opportuni spostamenti un complesso di aerei pari all'80-90% di quello attuale.

Venendo poi a parlare del fronte cirenaico, il Feldmaresciallo osservò che con l'arrivo di una quarantina di carri da 58 tonnellate, del tipo più moderno⁽²⁵⁾, promesso da Hitler, Rommel non avrebbe trovato alcuna difficoltà a battere le truppe mobili britanniche attorno a Tobruk. Il colloquio si chiuse con il concorde parere che *"il primo obiettivo deve essere costituito da Malta"* e che occorreva tenersi pronti a passare rapidamente al contrattacco in Cirenaica per l'eventualità che il nemico nel frattempo sferlasse un'offensiva contro l'armata italo-tedesca⁽²⁶⁾.

Il 29 aprile ebbe luogo a Klessheim l'incontro militare ad alto livello e Cavallero presentò al feldmaresciallo Keitel le richieste concrete: una divisione paracadutisti, una cinquantina di natanti, 200 "Junkers" da trasporto ed una cinquantina di alianti, 400 tonnellate di nafta e 12.000 di benzina. Come era prevedibile, Keitel dimostrò l'impossibilità di fornire entro ristretti margini di tempo quanto domandato. Di conseguenza non si poteva neppur pensare di attuare l'impresa a metà giugno *"e allora appare indispensabile dare la precedenza all'azione in Libia per annientare le forze mobili Inglesi davanti a Tobruk"*⁽²⁷⁾. D'altronde Rommel aveva garantito esser sufficienti un paio di settimane⁽²⁸⁾.

La discussione venne ripresa il giorno successivo a Berchtesgaden, presenti Mussolini, Hitler e Kesselring. E l'intervento di quest'ultimo si mostrò determinante. Convintissimo che i prossimi obiettivi dovessero essere costituiti da Malta e Tobruk, entrambi indispensabili, ed inizialmente orientato a conferire la precedenza all'isola, finì per appoggiare le proposte di Rommel di effettuare per prima l'offensiva terrestre, proprio considerando le anzidette temporanee remore⁽²⁹⁾. Dopo la vittoria

(25) Probabilmente si trattava del "Tigre" da 55 tonnellate, con pezzo da 88, che entrerà in linea alla fine del 1942 in Russia e all'inizio del 1943 in Tunisia. Peraltro, di tali carri non si parlò più ed invece da parte tedesca si accennerà a carri sovietici di preda bellica.

(26) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 21.4.1942.

(27) *Ibidem*, data 29.4.1942, riassunto colloquio Cavallero - Keitel; A.U.S.S.M.E., Fondo L. 13, racc. 44, cart. 13.

(28) Il 18 marzo Rommel, di passaggio a Roma, caldeggiò con Mussolini l'occupazione di Malta con precedenza su Tobruk, ma, ove i preparativi per l'Operazione "C 3" avessero richiesto tempi lunghi, si era dichiarato disposto ad attaccare Tobruk per prima (A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 18.3.1942).

(29) A. Kesselring, *op. cit.*, p. 121-122.

a Tobruk e non più tardi del plenilunio di luglio, si sarebbe dato corso all'Operazione "C 3". Nel frattempo si sarebbero condotti a termine i preparativi. Kesselring aggiunse anche che, ammessa e non concessa l'immediata messa a punto della macchina per l'invasione, una volta iniziata l'impresa di Malta quasi sicuramente l'VIII Armata britannica si sarebbe mossa in Libia e le forze aeree dell'Asse, fortemente impegnate su Malta, non sarebbero state in grado di reggere il confronto con la *Royal Air Force* in Africa. Per contro, attaccando e conquistando prima Tobruk, si sarebbe ridotta l'VIII Armata in condizioni di impotenza per l'intera durata dell'Operazione "C 3". Cavallero si rassegnò a consentire l'offensiva di Rommel con l'obiettivo limitato di conquistare Tobruk e raggiungere la frontiera. Hitler concluse affermando che ritardare l'offensiva in Cirenaica avrebbe consentito al nemico di rinforzarsi troppo, mentre il differimento della "Hercules" non gli avrebbe regalato alcun vantaggio purché — e questo era dato per scontato — l'isola fosse mantenuta in stato di neutralizzazione. Perciò, disse, *"occorre fare l'azione in Libia a fine maggio o ai primi di giugno e rimandare l'azione su Malta a metà luglio"* ⁽³⁰⁾.

Nessuno, stranamente, sollevò dubbi sulla reale possibilità di tenere ancora per due mesi e mezzo Malta nello stato di quasi impotenza in cui versava a fine aprile. Kesselring, poi, non manifestò alcuna sostanziale preoccupazione per la partenza di cospicui contingenti della sua forza aerea. Più tardi dirà che il 10 maggio considerava raggiunto il dominio aereo e navale nel mare fra l'Italia e l'Africa e sarebbe stato facile impossessarsi di Malta. *"Il non averlo fatto fu un gravissimo errore del Comando italo-tedesco che dovemmo scontare più tardi"*, commentò amaramente. Ma, come si è detto, non si vede quale colpa possa venir attribuita al Comando Supremo, al quale, per converso, è da rimproverare l'immenso errore di valutazione strategica di non aver studiato e preparato l'occupazione di Malta almeno durante l'anno di non belligeranza, per realizzarla il 10 giugno 1940 ⁽³¹⁾.

(30) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 30.4.1942; A.U.S.S.M.E., Fondo L. 13, racc. 44, cart. 3.

(31) Il 26 novembre 1941 Göring ebbe un colloquio con il generale Marras. Nell'esprimere la sua soddisfazione per l'andamento delle operazioni in Africa, accennò anche al rinforzo aereo agli ordini di Kesselring disposto per la lotta nel Mediterraneo. A suo avviso, però, *"Malta avrebbe dovuto costituire il primo obiettivo delle operazioni militari italiane... La guerra avrebbe potuto nel giugno 1940 essere iniziata di sorpresa con tale azione di sbarco, senza alcuna dichiarazione di guerra"* (A.U.S.S.M.E., Fondo L. 13, racc. 44, cart. 6). Anche i giapponesi la pensavano nella stessa maniera.

In definitiva, Rommel ricevette mano libera ma con alcuni limiti di tempo e di spazio: se l'attacco fosse fallito, la *Panzerarmee Afrika* si sarebbe arrestata sulle posizioni di Ain el-Gazala, in caso favorevole invece la massa dell'Armata non avrebbe superato la linea Sollum-Halfaya-Sidi Omar. Naturalmente le obiezioni via via sollevate da Cavallero non derivavano da dispettose prese di posizione. Per quanto a volte discutibili, esse dipendevano da innegabili difficoltà italiane nella messa a punto delle grandi unità e nei rifornimenti.

Malta o Alessandria?

Appena caduta Tobruk (21 giugno), Rommel pensò immediatamente a sfruttare il successo senza attendere l'impresa di Malta. Se la *Panzerarmee* aveva subito pesanti perdite, l'VIII Armata stava sicuramente peggio e la si doveva raggiungere prima che ricevesse consistenti rinforzi dal Medio Oriente ed annientarla; poi sarebbe stata la volta delle truppe fresche britanniche. In sostanza, non si poteva lasciar sfuggire un'occasione unica per una profonda penetrazione in Egitto. Un ritardo di poche settimane avrebbe concesso al nemico di riacquistare fiato e di impedire il raggiungimento di Suez.

A Roma i pareri erano divisi. Mussolini, ovviamente, era euforico e temeva non si sapesse sfruttare a fondo il successo. Cavallero vedeva la situazione dominata da due incubi: nafta e rifornimenti in Libia. L'avanzata verso il Canale gli sembrava possibile soltanto ove i rifornimenti potessero essere garantiti, e poiché questi non potevano dirsi sicuri senza l'occupazione di Malta ne derivava l'inevitabilità dell'arresto sulle posizioni di confine. I Capi di Stato Maggiore della Regia Marina e della Regia Aeronautica insistevano per dare priorità a Malta: l'isola si era rapidamente ripresa dal terribile martellamento riacquistando una forte capacità offensiva aerea; la ripresa del traffico marittimo dopo la "Battaglia Aeronavale di Mezzo Giugno" era stata soggetta a pesanti offese. Per l'ammiraglio Riccardi "*non siamo in grado di garantire un rifornimento regolare a Tobruk, a meno di sopprimere Malta*". Il generale Santoro mise in evidenza che la Regia Aeronautica disponeva di appena sette siluri per gli aerosiluranti.

Cosicché il 20 giugno Mussolini scrisse a Hitler sollecitando l'attuazione dell'Operazione "C 3" e facendo presente che se non fosse stata realizzata entro il mese di agosto sarebbe stato giocoforza spostare l'impresa

all'estate del 1943 con disastrose conseguenze⁽³²⁾. Purtroppo la lettera venne ricevuta da Hitler in un momento di universale esaltazione per la conquista di Tobruk e le sue riserve in merito a "Hercules" presero forma concreta. Non per niente pochi giorni prima, il 15 giugno, aveva detto a Raeder, il quale spalleggiato da Kesselring insisteva per risolvere finalmente il problema di Malta:

"Riconosco interamente l'importanza della presa di Malta. Ma non credo tuttavia che questo si possa fare mentre l'offensiva sul fronte orientale è in corso e non credo, in particolare, che si possa fare con truppe italiane... Una volta che Malta sia interamente dissanguata ed esausta per le continue incursioni aeree ed il blocco totale, potremo arrischiare l'attacco" (33).

Hitler rispose dunque a Mussolini ammonendolo che il destino offriva una possibilità unica, che l'VIII Armata britannica era praticamente distrutta e che l'inseguimento senza tregua avrebbe portato il nemico al disfacimento, che l'Egitto poteva essere finalmente strappato all'Inghilterra e che *"la dea della fortuna nelle battaglie passa accanto ai condottieri soltanto una volta. Chi non l'afferra in un momento simile, non potrà molto spesso raggiungerla mai più"* (34).

Come se non bastasse simile enfatico invito ad approfittare della dea bendata, arrivò a Roma una preziosa informazione. Si trattava dell'apprezzamento della situazione militare nello scacchiere libico-egiziano formulato dall'Addetto Militare americano al Cairo, debitamente intercettato e decifrato. Le conclusioni cui lo studio perveniva rappresentavano un ulteriore incentivo ad osare: *"Se Rommel — giudicava l'addetto americano — ha intenzione di prendere il Delta, ora è il momento opportuno"* (35). Era il colpo di grazia all'Operazione "C 3". Mussolini divenne, secondo il resoconto del generale von Rintelen, *"fuoco e fiamma per l'immediato attacco contro l'Egitto e per la presa del Cairo e di Alessandria"* (36). Cavallero commentò con amarezza: *"Il problema [dei trasporti - N.d.A.] non l'ha Rommel, ma l'abbiamo noi!"* (37).

(32) D.D.I. cit., doc. n. 638.

(33) A. Martienssen, *op. cit.*, p. 192.

(34) D.D.I. cit., doc. n. 645.

(35) Diario Storico Comando Supremo, data 23.6.1942.

(36) E. von Rintelen, *op. cit.*, p. 160. Il 29 giugno Mussolini partì per la Libia, pronto a fare un'entrata trionfale ad Alessandria. Tornò a Roma, deluso, ma ancora speranzoso, il 20 luglio.

(37) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 23.6.1942.

Il 25 giugno i marescialli Cavallero, Bastico, Kesselring e Rommel si incontrarono a Derna. Cavallero, pur sapendo che a Roma ed a Berlino era già stato accantonato il progetto “Hercules”, volle insistere sostenendo che finché Malta “viveva” in mezzo al Mediterraneo non sarebbe stato possibile concludere nulla. Kesselring cercò di essere convincente. I casi erano due: l'avanzata continuava ed in otto-dieci giorni giungeva ad el-Alamein, quindi in quel lasso di tempo non c'era nulla da fare a Malta; oppure l'avanzata si arrestava sulle posizioni di confine ed allora si riprendevano i bombardamenti su Malta, si riattivavano i rifornimenti e si ricominciava ad avanzare con i rifornimenti ricevuti. La preferenza per la prima alternativa era ovvia ⁽³⁸⁾.

Meritano rimarco le posizioni personali dei principali protagonisti fino a questo punto. Rommel intendeva risolvere la partita e non faceva mistero di voler arrivare al Cairo. Hitler, per nulla persuaso circa l'impresa di Malta, lo appoggiava apertamente. Mussolini si era volentieri lasciato trascinare dall'entusiasmo e dalla prospettiva di entrare in Egitto come conquistatore. Kesselring era passato dalla netta preferenza per l'immediato inizio dell'Operazione “Hercules” alla convinzione che, purtroppo, date le circostanze fosse preferibile proseguire fino ad el-Alamein: per il momento non si era in grado di neutralizzare Malta; esistevano alcune difficoltà per spostare ad oriente le basi aeree, pur potendo mettere l'aviazione in misura di appoggiare l'armata corazzata; il nemico non era stato annientato in Marmarica e più arretrava più migliorava la propria situazione; un'avanzata fino al Canale presentava il rischio di un nuovo confronto in condizioni di inferiorità per l'Asse. In definitiva, assolutamente no ad un'offensiva a fondo, sì a continuare sino alla stretta di el-Alamein. Cavallero teneva molto a Malta, ma sapeva che l'orientamento di Hitler e di Mussolini a favore di Rommel era ormai irreversibile, perciò accettò la tesi di Kesselring: sì all'avanzata, ma fino ad el-Alamein, poi si sarebbe pensato a Malta. Infine Bastico, il Comandante Superiore in Libia, il quale, essendosi formato idee chiarissime sulle discussioni con Rommel, specialmente se sostenute da Hitler, si limitava a preoccuparsi della questione logistica, che ben sapeva di ardua soluzione.

Il 26 giugno il gruppo di Capi Militari si recò al Comando tattico della *Panzerarmee* a Sidi el-Barrani. Cavallero doveva consegnare a Rommel le direttive d'ordine di Mussolini di “*subordinare ulteriori progressi in*

(38) *Ibidem*, data 25.6.1942.

forze al di là della stretta indicata [el-Alamein - N.d.A.] alla situazione, soprattutto mediterranea". In sostanza, la stretta di el-Alamein era presentata come traguardo dello sfruttamento del successo e nello stesso tempo quale base di partenza per la futura offensiva che avrebbe avuto il Canale come obiettivo finale. Rommel non si lasciò impressionare dalle notizie contraddittorie che pervenivano sulla battaglia in corso a Matruh e chiarì le sue intenzioni: "*Per adesso arriverò ad el-Alamein, ma gli obiettivi sono altri: Alessandria, Cairo, Nilo. Se l'armata riuscirà a superare la stretta di el-Alamein, cosa che credo, il 30 giugno [cioè quattro giorni dopo! - N.d.A.] sarò al Cairo*". Poi, abbozzando un sorriso, aggiunse: "*Vi aspetto là. Potremo parlare con più comodo*" (39).

Il 30 giugno cominciò invece la prima battaglia di el-Alamein e tre giorni dopo "*ognuno si rese conto che l'offensiva iniziata il 26 maggio, e che aveva riportato così spettacolose vittorie, era purtroppo giunta alla fine*" (40). Mentre si poneva per il Comando Supremo e per l' O.K.W. il problema urgentissimo di rimettere in sesto l'Armata corazzata italo-tedesca (A.C.I.T.), la situazione operativa non era affatto considerata compromessa. Il 7 luglio Cavallero, giudicando che l'A.C.I.T. avesse un margine di vantaggio ancora per una ventina di giorni, dispose la trasformazione dell'Operazione "C 3" in Operazione "C 4" (occupazione della Tunisia) (41), da attuare però solo alla conclusione della battaglia del Delta, che Mussolini aveva ordinato di preparare in un lasso di tempo "*numerato a settimane*" (42).

Resistere ad el-Alamein o ritirarsi?

La seconda delle tre battaglie di el-Alamein, quella di Alam Halfa, fece toccare con mano a Rommel che "*era tramontata l'ultima occasione di occupare il Canale di Suez*" (43). Fu impressionato dalla massiccia preponderanza della *Royal Air Force* e soprattutto dalla palese impossibilità di un adeguato incremento delle aviazioni italiana e tedesca a sua disposizione. Fu impressionato dall'impensabile disponibilità di munizioni dell'artiglieria britannica, già conosciuta per le ottime qualità del materiale e la superiore

(39) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 26.6.1942. Cfr. le memorie del maresciallo Bastico nel settimanale *Tempo*, n. 50, del 9.12.1958.

(40) Friedrich von Mellenthin, *Panzer Battles*, Cassel, London, 1955, p. 162.

(41) A.U.S.S.M.E., *Diario Cavallero*, data 7.7.1942.

(42) *Ibidem*, data 19.7.1942.

(43) Erwin Rommel, *Guerra senza odio*, Garzanti, Milano, 1959, p. 231.

gittata. Fu impressionato dall'apparire in termini gravissimi della crisi del carburante, una crisi temuta ma non ritenuta tale da dover interrompere una battaglia. L'insuccesso apparve decisivo. Non avendo vinto, non era più sperabile vincere se non con un intervento massiccio del Comando Supremo e dell'O.K.W. E purtroppo, se Roma oscillava fra l'ottimismo e l'impotenza, Rastenburg concentrava ogni attenzione su Stalingrado. Con tutto ciò ovunque esisteva la fiducia di poter infrangere un'offensiva dell'VIII Armata. Nel mese di ottobre tale fiducia si rafforzò ad ogni livello, naturalmente dando per scontato l'arrivo di rinforzi, complementi, mezzi e materiali.

È a questo punto che venne commesso il secondo errore, dopo quello dell'abbandono dell'impresa di Malta, e la sua responsabilità prima risale proprio a Rommel. Non nutriva dubbi sulla sicurezza dell'Armata e trascurò l'opportunità di studiare l'arretramento delle truppe per il caso peggiore, quello che lui solo nella terza decade di luglio aveva sollevato, e nemmeno si soffermò a scegliere orientativamente fra manovra ritardatrice e manovra di ripiegamento. Fu una grave omissione. Non appena cominciata la terza battaglia di el-Alamein, Rommel, rientrato d'urgenza dall'Europa a causa della morte del generale Stumme, che l'aveva sostituito, si rese immediatamente conto trattarsi di una lotta senza speranza. Chiese aiuto a Roma ed a Rastenburg affermando esplicitamente che il Nord Africa si sarebbe conservato o perduto sulle posizioni di el-Alamein.

Il 30 ottobre — Rommel era tornato nel tardo pomeriggio del 25, la battaglia era iniziata la sera del 23 — Rommel parlò di "*ritirata*" per salvare l'Armata corazzata italo-tedesca. A giudizio di taluno, a partire dal Comando Supremo e dall'O.K.W., occorreva irrigidirsi in un'accanita resistenza ad oltranza, essendo quella la migliore posizione esistente oltre confine. Secondo altri, invece, una tempestiva manovra in ritirata rappresentava l'unica possibilità di far cadere nel vuoto l'offensiva britannica e di salvare buona parte dell'Armata. I primi preoccupati rapporti di Rommel destarono scetticismo e critica. Per Cavallero egli era allarmista, per Kesselring indeciso, per Göring pessimista, per Barbasetti (Capo della Delegazione del Comando Supremo in Africa settentrionale) incerto. L'O.K.W. taceva. Rommel chiese di parlare con Cavallero, ma questi non ritenne recarsi all'appuntamento. Poi le cose precipitarono.

È nota la sequenza: il 2 novembre cominciò l'Operazione "Supercharge" ed all'imbrunire Rommel ordinò la rottura del contatto; poco dopo mezzogiorno del 3 giunsero gli ordini perentori di Hitler e di Mussolini,

e Rommel impartì il contrordine; il mattino del 4 si verificò lo sfondamento britannico a Tell el-Aqqaqir, e Rommel decise la ritirata su Fuka; il mattino del 5 arrivarono le autorizzazioni di Hitler e di Mussolini. A prescindere dalla volontà di Hitler, che per Rommel ebbe valore assoluto finché non trovò la forza di ribellarsi (anche se ventiquattr'ore troppo tardi), da parte del Comando Supremo bisogna ammettere una linea di condotta poco commendevole. Certamente fece tutto quello che poteva, ma visto che i miracoli non si verificavano occorreva guardare situazione e prospettive con occhio freddo. Cavallero si era concentrato sull'idea della resistenza in loco con un ottimismo che escludeva l'ipotesi di una sconfitta rovinosa. Non risulta si sia mai chiesto che cosa sarebbe accaduto se l'Armata italo-tedesca fosse stata distrutta ad el-Alamein.

Conclusioni

Abbiamo sottolineato tre decisioni strategiche nel 1942. Due riguardavano Malta: la precedenza dell'Operazione "C 3" oppure dell'obiettivo terrestre (Tobruk e poi Alessandria); una la posizione più opportuna per sostenere l'attesa offensiva britannica. A nostro avviso nessuna di queste scelte strategiche, importantissime per la condotta della campagna, fu determinante ai fini della guerra in Africa.

Malta influì pesantemente sul costo e sugli sviluppi della lotta in Libia. È inutile ripetere con altre parole il miserevole dramma del rifornimento di uomini, mezzi e carburante. Ha osservato ben a proposito Mariano Gabriele:

"...l'ostacolo di Malta costituì senza dubbio un pericolo costante che non può essere misurato in termini di affondamenti soltanto, ma va valutato nell'economia generale della guerra. Su tale economia Malta nemica pesò notevolmente sia per le sue azioni offensive, sia per il solo fatto di esistere..." (44).

Ma poiché la conquista preliminare dell'isola non era stata pianificata e nemmeno ventilata, in linea con la convinzione di una guerra "politica", una guerra già vinta dalla Germania, nel 1941 si passò al compromesso della "neutralizzazione", essenzialmente a causa del rifiuto preconcepito di Hitler di impegnare le forze tedesche in un'impresa che temeva potesse rivelarsi costosa come la conquista di Creta.

(44) M. Gabriele, *op. cit.*, p. 288.

Ciò detto, occorre riconoscere che la minaccia concreta esercitata da Malta si limitava, in fondo, all'area del Mediterraneo centrale, oltre i limiti della quale subentravano le possibilità di offese provenienti dall'Egitto e dal Medio Oriente. In definitiva, la completa sicurezza dei nostri convogli non sarebbe stata acquisita a meno della contemporanea neutralizzazione dei porti e degli aeroporti dell'Egitto e del Medio Oriente (impossibile), oppure della continuità di un efficientissimo servizio di ricognizione e di sicurezza e di un pressoché insuperabile servizio di scorta ai convogli (anche questo impossibile). Perciò, a prescindere dall'aver lasciato cadere l'occasione di prendere Malta nell'estate del 1942, si può concludere che l'occupazione dell'isola avrebbe grandemente agevolato il problema dei rifornimenti oltremare, senza però risolverlo del tutto.

Sulla convenienza di dare la priorità a Tobruk c'è assenso unanime, visto che i preparativi per l'Operazione "C 3" richiedevano ancora tempo. Invece sullo sfruttamento del successo spinto immediatamente a fondo esiste disparità di vedute. L'innegabile debolezza dell'VIII Armata era seducente; la disponibilità del porto di Tobruk e quella, a portata di mano, di Marsa Matruh erano reputate dal Comando Supremo sufficiente garanzia ai fini dei rifornimenti; il bottino fatto a Tobruk pareva tale da consentire l'irruzione in Egitto senza timori immediati per l'alimentazione logistica. Insomma, spiegò Rommel:

"Questo era un piano che poteva forse riuscire e meritava di essere tentato. L'operazione non avrebbe in alcun modo messo in gioco l'esistenza dell'armata. Adattandoci alle circostanze, avremmo potuto cavarcela in qualsiasi situazione" ⁽⁴⁵⁾.

Cavallero e Kesselring soppesavano meglio il *pro* ed il *contra*. A nessuno sfuggiva che regalare un paio di mesi al nemico significava consentirgli di rimettersi in piedi più forte di prima; e che più il nemico arretrava e più migliorava la propria situazione logistica, mentre per l'A.C.I.T. il braccio dei rifornimenti si allungava pericolosamente. Quindi entrambi erano inclini a sfruttare il successo. Differivano nel fissarne il braccio. Cavallero avrebbe voluto limitarsi alle posizioni di frontiera; Kesselring preferiva la stretta di el-Alamein. Si è visto come nella riunione del 26 giugno a Sidi el-Barrani Rommel, sostenuto dall'approvazione di Hitler, abbia infine trascinato tutti ad allinearsi nella corsa sino alla fatale el-Alamein. Il generale Navarini, Comandante del XXI Corpo d'Armata, scrisse più tardi:

(45) E. Rommel, *op. cit.*, p. 171.

“Allora, dopo i successi conseguiti, era logico pensare di esser giunti al momento di poter agire sulla base del presupposto che ogni audacia fosse non soltanto possibile, ma addirittura doverosa” ⁽⁴⁶⁾.

Sta di fatto che l'ottimismo in campo logistico apparve assolutamente ingiustificato dopo la battaglia di Matruh. Checché si potesse argomentare, anche un cieco si sarebbe accorto che l'ansimante supporto logistico non poteva consentire all'A.C.I.T. di arrivare ad el-Alamein in accettabili condizioni di efficienza. Soltanto un'esigua aliquota di truppe poteva essere spinta avanti per sfondare di slancio *“l'ultimo sbarramento che i britannici potevano opporre alla nostra avanzata”*, come si espresse Rommel ⁽⁴⁷⁾. Ma quell'aliquota era insufficiente. Lo stesso Navarini, che ricevette il compito di spingersi su el-Daba, dovette ammettere:

“La tremenda usura subita da tutti i reparti, una volta raggiunta Marsa Matruh, avrebbe dovuto costituire una seria remora per il proseguimento dell'offensiva. Per agire a fondo, come fu fatto, bisognava avere almeno la certezza che il nemico fosse effettivamente ridotto alle poche forze superstiti dell'VIII Armata. Ciò non era” ⁽⁴⁸⁾.

Rommel dapprima poco curò questo fattore, considerandolo di esclusiva competenza italiana, poi riversò su di esso l'intero fallimento della disperata corsa in Egitto.

Qualche parola, infine, sulla battaglia di el-Alamein, uno degli scontri “decisivi” della storia. Secondo il maresciallo Alexander, la I Armata americana ed il II Corpo americano non avrebbero mai potuto conquistare senza aiuti Tunisi e Biserta ⁽⁴⁹⁾. In altri termini, el-Alamein aiutò l'Operazione “Torch” (lo sbarco Alleato nel Nordafrica francese) perché l'VIII Armata sconfisse nettamente l'A.C.I.T. e fu in grado di procedere verso occidente e dare, così, una mano agli anglo-americani; l'Operazione “Torch” non aiutò la battaglia di el-Alamein perché successiva, perché rappresentava una minaccia a troppo lunga scadenza e perché da sola non sarebbe pervenuta nemmeno a Tunisi. Per converso, si deve ammettere che anche se l'offensiva del generale Montgomery fosse fallita nell'intento di distruggere l'A.C.I.T., l'affermarsi di “Torch”, avrebbe ben presto costretto Rommel a retrocedere, tallonato passo a passo da Montgomery fino in Tripolitania.

(46) A.U.S.S.M.E., relazione del generale Navarini dell'aprile 1943.

(47) E. Rommel, *op. cit.*, p. 180.

(48) A.U.S.S.M.E., relazione Navarini, *cit.*

(49) Harold Alexander, *Memorie*, Garzanti, Milano, 1963, p. 43.

El-Alamein fu la logica conclusione della partita, sul piano militare, psicologico e politico. L'VIII Armata britannica poté a buon diritto essere orgogliosa della vittoria, indipendentemente dal peso dei fattori a suo favore, ma l'Armata corazzata italo-tedesca resistè con caparbia tenacia sino all'estremo limite delle forze umane. Dopo dodici giorni di aspri combattimenti il numero dei prigionieri dell'Asse era ancora esiguo. Si elevò rapidamente solo a partire dal 3 novembre e raggiunse in pochi giorni i circa 35.000 uomini. Press'a poco quanti l'A.C.I.T. ne aveva catturati in ventiquattr'ore a Tobruk, quattro mesi prima. Una nota di fonte britannica è probabilmente il miglior commento sulla disperata lotta sostenuta dall'A.C.I.T. "*È quasi incredibile come i difensori abbiano potuto resistere così a lungo*" (50).

(50) Basil Liddell Hart, *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1970, p. 425. Per la campagna del 1942 in Africa settentrionale v. Mario Montanari, "el-Alamein", in *Le operazioni in Africa settentrionale*, vol. III, A.U.S.S.M.E., Roma, 1989.

I DIFFICILI RAPPORTI CON VICHY E L'OCCUPAZIONE DELLA PROVENZA

ROMAIN H. RAINERO

Gli accordi di Natale 1941 tra la Commissione Italiana di Armistizio con la Francia (C.I.A.F.) ed il Governo di Vichy sull'utilizzazione da parte del Comando Supremo italiano dei porti tunisini per rifornire lo sforzo bellico dell'Asse nella sua lotta nordafricana erano parsi sul piano politico altamente significativi circa una volontà francese di cedere alla vecchia politica delle esitazioni e delle mezze parole e di avviare decisamente, con le potenze dell'Asse e specialmente con l'Italia, un vero periodo di apertura e di dialogo, premessa ad un allineamento della Francia di Pétain allo schieramento antibritannico ed antiamericano. In realtà la modestia delle concessioni francesi alle esigenze italiane e tedesche confermarono, dopo un inizio promettente, il vero obiettivo francese che era di temporeggiare e di non impegnarsi affatto dalla parte di Roma e di Berlino nel conflitto.

Le delusioni italiane sono specialmente evidenti dopo la constatazione che l'impegno francese appariva fin dall'inizio reticente ed incerto. Non era certo la sperata svolta delle Autorità di Vichy verso una franca adesione alle tesi dell'Asse. Peraltro l'intera questione dei rapporti tra i "*vincitori*" ed il Governo francese sembrava ad ogni momento essere rimessa in discussione, con Roma e con Berlino, dalle Autorità di Vichy. Il precipitare della situazione libica con l'abbandono di Tobruk e con la ritirata dalla Cirenaica parvero elementi determinanti nelle incertezze francesi. A Torino come a Wiesbaden, sedi delle due commissioni di armistizio, le trattative con le delegazioni francesi si fecero all'inizio dell'anno ancora più serrate senza peraltro raggiungere lo sperato risultato: utilizzare senza alcun condizionamento i porti tunisini e le risorse dell'intera Africa del Nord francese per alimentare lo sforzo bellico dell'Asse in Libia.

La risposta del Governo di Vichy a queste attese, quanto all'Italia, giunse il 13 gennaio allorquando l'ammiraglio Duplat, reduce da Vichy portò a Torino un *Memento* del Governo francese al Governo italiano che enunciava le contropartite che Vichy chiedeva preliminarmente di vedere realizzate per avviarsi verso una collaborazione più ampia con l'Italia e con l'Asse. Infatti questo aspetto di dialogo privilegiato, che Torino e Roma si illusero di mantenere tramite il Duplat con Vichy, non era tale, in quanto proprio nei giorni precedenti al ritorno di Duplat a Torino vi erano stati importanti abboccamenti tra il maresciallo Göring ed il Comandante in Capo delle truppe del Nord Africa, generale Julin, proprio a questo riguardo. Inoltre mentre il *Memento* veniva consegnato alla C.I.A.F., una serie di documenti dello stesso tono era consegnata a Parigi dal delegato francese De Boisanger al rappresentante tedesco, vice di Abetz, Hemmen (prigionieri di guerra, prodotti alimentari, Ostland, carbone, petrolio, materiale ferroviario, spese di occupazione) ed a Wiesbaden alla C.T.A. (linea di demarcazione, Ostland, controllo sull'attività governativa ed amministrativa francese, prigionieri di guerra, questioni militari eventuali). Il negoziato tornava quindi ad essere nei fatti a tre e non più a due con l'ovvia pressione di Vichy sull'Italia affinché Berlino acconsentisse a recedere dalla sua ripetuta intransigenza e l'Italia potesse ottenere così ciò che pareva stare al centro delle sue preoccupazioni, cioè il libero uso dei porti tunisini.

Il *Memento* francese venne presentato a Mussolini il 14 gennaio in un colloquio con il generale Vacca Maggiolini ed egli constatò subito di avere, alla lettura del documento:

“una prima impressione favorevole poiché la Francia aveva sostanzialmente ragione nelle sue richieste, che, se ben vagliate, potevano essere, in molta parte, accolte e perché la risposta francese offriva ampio adito a trattare ancora”.

Ma subito dopo questa constatazione realistica ecco il Duce ripiombare nella sua vecchia ossessione circa i compensi territoriali che egli vedeva quale chiave di volta del consenso francese nel futuro “Nuovo Ordine” dell'Asse. Era chiaro che con un simile discorso la trattativa non poteva non arenarsi. Pareva persino che nella visione del Duce non la guerra ed il suo esito fosse in gioco bensì la spartizione del bottino di una vittoria che si doveva peraltro ancora conquistare.

Anche il discorso di Vichy con la Germania incontrava nel frattempo crescenti difficoltà. Il Führer si mostrava contrario ad ogni “cedimento” nei confronti della Francia di Vichy e pareva quindi che l'unico vantaggio

possibile per l'Asse fosse ridotto ai modesti trasporti da Marsiglia a Tunisi previsti dagli accordi di Natale con l'Italia. Le cose erano a questo punto allorquando, anche a questo riguardo, tutto fu rimesso in discussione: l'11 febbraio il Presidente della Delegazione francese comunicava la decisione del proprio Governo di "*sospendere definitivamente*" l'invio in Libia, via Tunisia, di autocarri italiani (trasporti "Gamma") e di "*sospendere temporaneamente*" l'invio in Libia, via Tunisia, di derrate e di vestiario (trasporti "Delta").

La definitiva sospensione dei trasporti "Gamma" veniva dal Governo francese motivata da una ragione politica, la temporanea sospensione dei trasporti "Delta" con una ragione d'ordine tecnico (congestionamento delle merci nei porti tunisini). La ragione politica addotta dal Governo francese per la sospensione dei trasporti "Gamma" era la violenta propaganda anglosassone per mezzo della radio e della stampa ed i passi compiuti a Vichy dal Governo americano, ed, effettivamente, pur dovendosi ritenere essere stato elemento determinante nella decisione del Governo di Vichy la *démarche* nel frattempo compiuta dall'Ambasciatore degli Stati Uniti d'America, Leahy, sta di fatto che sin dagli ultimi giorni di gennaio una vera offensiva propagandistica si scatenava nella stampa e nella radio dei paesi anglosassoni per i pretesi "*aiuti dati dalla Francia di Vichy al generale Rommel*" ⁽¹⁾.

Vane furono le proteste italiane: l'atteggiamento francese non mutò e ben presto anche gli accordi sui trasporti "Delta" furono dichiarati decaduti. La rottura degli accordi italo-francesi non mancò di avere ripercussioni serie sul clima generale dei rapporti armistiziali anche se una nuova fase favorevole alle truppe dell'Asse nella campagna di Libia ebbe il pregio di fare diminuire il peso negativo che la decisione francese avrebbe potuto comportare. Rimanevano però le maggiori questioni legate al futuro dei rapporti tra Vichy e l'Asse in una eventuale evoluzione verso una piena partecipazione della Francia di Pétain alla politica italo-germanica e ai suoi futuri sviluppi in Europa. La denuncia degli accordi bloccava ogni sperata evoluzione in tal senso e poneva nettamente fine alle tesi di "politica francese" auspicata dall'ambasciatore tedesco Otto Abetz malgrado le reticenze italiane.

(1) Per una trattazione allargata si veda R. H. Rainero, *Mussolini e Pétain. Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy (10 giugno 1940-8 settembre 1943)*, Tomo I e Tomo II, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, 1990 e 1992.

Nonostante questo elemento certamente negativo, la politica del Governo di Vichy non cessò dall'ondeggiare tra aperture e reticenze che l'altalena della situazione militare dell'Asse in Libia ma soprattutto in U.R.S.S. consigliava di accettare, per alcuni suoi aspetti utili alla generale posizione di Germania ed Italia in quel momento. Ed è in questo clima estremamente incerto che si fecero luce taluni aspetti di accordi specifici e parziali che diedero conferma piena del generale disorientamento della politica francese o meglio della sua indubbia duplicità. Gli aspetti più importanti di questi dialoghi riguardarono principalmente la questione dei rapporti economici, la questione degli italiani di Francia e del Nordafrica francese, la questione degli scambi e della produzione cinematografica, i controversi rapporti tra la Francia e gli Stati Uniti d'America ed infine la presenza a Roma di una nuova struttura armistiziale italo-francese specialmente incaricata di sbrogliare l'intricata matassa dei rapporti economici tra i due paesi, specialmente al riguardo delle imprese francesi in Italia. In questo quadro alcuni accordi furono raggiunti tra le parti, specialmente con il Protocollo degli accordi del 6 marzo sugli aspetti economici e cinematografici. Ma va detto anche che per l'insieme dei rapporti italo-francesi il clima non mutò granché rispetto a quello già segnalato per quanto riguardava la trattativa politico-diplomatica generale con una prevalenza delle diffidenze francesi e delle delusioni italiane. Un osservatore attento delle relazioni italo-francesi ha potuto a ragione scrivere a tale riguardo e per tale tipo di trattativa economica:

"En ce qui concerne les ententes à conclure, les firmes françaises concernées, appuyées par le gouvernement de Vichy, multiplient lenteurs et dérobades, s'adresse, à plusieurs groupes italiens à la fois pour susciter entre eux une concurrence et embrouiller les choses..."⁽²⁾.

E se questo fu lo spirito delle ditte francesi che si presentava tramite la Delegazione economica francese di Roma all'interlocutore italiano tramite la C.I.A.F., lo stesso spirito di rinvio e di incertezza voluta dominava la trattativa che di rinvio in rinvio finiva per perdere ogni efficacia ed ogni valore per la C.I.A.F. e per lo sforzo bellico nazionale italiano.

Si deve fare cenno a queste reticenze ed anche ad alcune attività italiane nella Francia di Vichy volte a tentare di accaparrarsi materie prime,

(2) P. Guillen, "Les entreprises industrielles françaises en Italie pendant la période fasciste", in *Studi in memoria di Mario Abrate*, Torino, Università degli Studi, Istituto di Storia Economica, 1986, 558, e sg.

partecipazioni azionarie e beni immobili da parte di privati e di gruppi privati italiani anche se appare chiaro che erano tutti elementi che avvenivano del tutto fuori, o quasi in margine alle attività ufficiali della C.I.A.F., nell'intento di rendere evidente il senso di disagio che le molte iniziative italiane generavano nella struttura che all'origine dell'era armistiziale era stata indicata quale unico tramite tra l'Italia vittoriosa e la Francia vinta. Invano il generale Vacca Maggiolini, nella sua veste di presidente della C.I.A.F., tuonava contro simili "invasioni": dopo gli organi del partito, molti organi del Governo di Roma non sembravano tenere in debito conto questa esclusività della C.I.A.F. che vedeva, specie a partire dalla trattazione delle questioni economiche, la concorrenza di molti organi italiani incoraggiati in ciò dalla stessa Francia di Vichy che poteva così, dopo aver giocata la carta del doppio discorso italo-tedesco a proprio vantaggio, giocare pure la carta del discorso molteplice con alterni organi italiani. La realtà era invece ben lontana da questa visione accentratrice; con l'evoluzione della situazione politica generale, all'unico organismo, rappresentato dalla C.I.A.F. di Torino e dalla corrispondente Delegazione francese presso di essa, erano venuti a sostituirsi per la trattazione dei rapporti Italia-Francia tre organi distinti e cioè la C.I.A.F., il Regio Plenipotenziario a Parigi, con relativo Commissariato commerciale per la Francia e la Delegazione economica francese a Roma. Con una simile situazione era inevitabile che il problema dell'armonizzazione apparisse fondamentale ma, a questo riguardo, la realtà era lontana da questa mitica unità di indirizzo e di intenti. Pur essendo evidentemente difficile procedere a tagli netti tra le attribuzioni di questi vari organi sorti per motivazioni contingenti e per opportunità politiche o strategiche, la ripartizione delle competenze "esclusive" ed il collegamento costante e perfetto tra questi enti o specialmente tra i suoi massimi responsabili parevano altamente auspicabili. Non si trattava neppure solo di decisioni di armonizzazione bensì si trattava di vedere se fosse stato il caso di mantenere in piedi l'intera struttura armistiziale di Torino. In un suo promemoria al Capo di Stato Maggiore il generale Vacca Maggiolini esprimeva, al riguardo, una serie di dubbi che davano appieno il senso dei problemi che proprio allora, siamo alla metà del 1942, si andavano presentando alle massime Autorità politiche e militari italiane nei riguardi dell'atteggiamento da tenersi verso la Francia e nei confronti della stessa C.I.A.F.

Era il solito dilemma che non certo il Presidente della C.I.A.F. poteva risolvere schiacciato com'era tra i documenti imperativi della "vittoria" e dell'armistizio e l'evoluzione evidente della situazione generale della

guerra nella quale pure andava collocata l'azione della C.I.A.F. e le scelte da farsi. Non si trattava ovviamente di questioni di poco conto ma del futuro vitale della C.I.A.F. che certamente viveva male la lunga vigilia di una pace che non arrivava mai e di una vittoria che sembrava sempre più aleatoria, con prospettive ben diverse da quelle che avevano condotto alla sua formazione. Eppure, pur essendo così posta chiaramente la questione nessuna soluzione si manifestò e la pura gestione dell'armistizio impossibile si trascinava senza né svolte né novità.

La questione politica emergeva in piena luce ed, anche in questo quadro, i colloqui che il Segretario Generale della C.I.A.F., generale Gelich ebbe a Parigi nei giorni 30 e 31 marzo e 1° aprile con molti esponenti della Commissione tedesca di armistizio con la Francia sono interessanti. Lo spunto degli incontri era l'auspicata armonizzazione della "politica francese" dei due organi dell'Asse, la C.I.A.F. e la C.T.A., dopo la rottura delle trattative a tre di Wiesbaden del 21 dicembre 1941 e dopo il fallimento degli accordi stipulati tra Italia e Francia circa i rifornimenti alla Libia via Marsiglia e Tunisi (trasporti "Gamma" e "Delta"). Ma, a parte questi aspetti, l'insieme dei rapporti con la Francia si trovava, sotto molti aspetti, condizionato dalle varie situazioni francesi specie per quanto riguardava la struttura del Governo che a Vichy subiva gli alti e bassi della rivalità tra l'ammiraglio Darlan, al potere e Laval che al potere tornò, quasi con un colpo di mano il 18 aprile 1942, grazie alla pressione delle Autorità germaniche sullo stesso Pétain. Le caratteristiche della situazione politica di Vichy erano abbastanza nuove, vero e proprio frutto di una "situazione drammatica" nella quale gli uomini di Vichy del Governo precedente vennero del tutto eliminati.

Anche se al centro della crisi francese vi era il vecchio problema dell'evoluzione politica generale della Francia di Vichy va chiarito come in queste "novità" francesi mancassero quasi del tutto riferimenti all'Italia quale interlocutrice. Nel discorso della collaborazione più o meno accentuata dall'uno o dall'altro protagonista di Vichy ci si riferiva infatti unicamente alla Germania e non all'Asse, e tanto meno all'Italia. Pareva persino che tale assenza di riferimento all'Italia fosse accettata dalla Germania e ciò induceva Vacca Maggiolini ad amare considerazioni. Pareva che il "peso" della C.I.A.F. diminuisse costantemente agli occhi di Vichy; in tale circostanza l'azione della C.I.A.F. non può non essere vista quale reazione modesta, quasi un'attesa di chissà quali eventi. L'attendismo diventava la parola d'ordine e le indicazioni poste ad indicare la futura "attività"

della Commissione italiana ci appaiono profondamente significative quanto al disagio italiano per la situazione francese. Le conclusioni alle quali giungeva l'analisi del Presidente della C.I.A.F., in data 25 aprile, erano fondate su tre necessità:

- *“necessità di riservare per il momento il giudizio circa la stabilità del nuovo regime francese, alla quale contrastano la profonda impopolarità del suo capo e della politica da esso perseguita, le difficoltà che egli necessariamente incontrerà nell'assolvimento del compito che si prefigge, la complessiva precarietà della situazione francese, la riluttanza tedesca a impegnarsi a fondo sulla via delle concessioni etc.”;*
- *necessità per noi di esercitare la più acuta vigilanza sugli sviluppi della nuova politica francese, sia per la mancanza di chiarezza nelle sue prime manifestazioni relative all'Italia, sia per il pericolo che essa miri a stabilire l'intesa con la Germania a spese dell'Italia, sia infine perché manca finora anche da parte tedesca una presa di posizione chiarificatrice;*
- *necessità di tenerci ancor sempre pronti a far fronte a qualsiasi evenienza, in vista della possibilità di improvvisi mutamenti della situazione dovuti a cause interne od esterne”.*

È tutto ciò avveniva mentre da parte del maggior responsabile della politica italiana ogni decisione appariva sottoposta ad alterne pressioni ed a continue incertezze.

La posizione dell'Italia riguardo al problema generale della politica dell'Asse nei confronti di Vichy continuava però a suscitare discrepanze e problemi tra le due Commissioni di armistizio e perciò la necessità di un incontro chiarificatore ai massimi livelli si impose. Questa fu in breve la genesi di un nuovo incontro tra la C.I.A.F. e la C.T.A. svoltesi a Friedrichshafen (lago di Costanza) dal 10 al 17 giugno con le due delegazioni alle prese con un ordine del giorno dei lavori estremamente pesante con ben otto “grandi questioni”, competenze delle due presidenze, e con un numero elevatissimo di questioni minori affidate alle due delegazioni a livelli minori. Ciò che conviene notare in questi lavori è il fatto che si conclusero più con una constatazione di divergenze che con una ribadita unità. Da una parte il Presidente della C.T.A., generale Vogl, insisteva nel proporre una politica di “generose concessioni” alla Francia e dall'altra il Presidente della C.I.A.F., generale Vacca Maggiolini, sottolineava la pericolosità di una simile politica di fronte alle equivocate posizioni della Francia stessa. Per Vogl che non minimizzava l'opposizione tradizionale della

Francia all'Asse in generale, le condizioni nelle quali si trovava ad operare nei confronti di Vichy erano peraltro assai sicure potendo, sia con l'occupazione, sia con la presenza di oltre un milione e duecentomila prigionieri francesi in Germania, sia con un certo tornaconto economico, fare un medio affidamento sulla volontà francese a collaborare. Questa collaborazione appariva gravata peraltro da talune difficoltà che la politica italiana di rivendicazioni territoriali aumentava ulteriormente. E Vogl aggiungeva che *“in particolare le rivendicazioni italiane sulla Tunisia erano risentite in maniera estremamente dolorosa in tutto il Nord Africa e nella stessa Francia”*. Era così palesemente messa in crisi una solidarietà circa le rivendicazioni italiane nei confronti della Francia che venivano da parte germanica viste più con occhi francesi che con simpatia verso l'alleata Italia. Tutto il resto dell'intervento di Vogl pareva dominato da una certa fiducia verso la Francia di Vichy quasi fosse il caso di riprendere la politica di Otto Abetz e dei Protocolli di Parigi. La sua conclusione era cauta ma dava alle tesi francesi un credito innegabile. La reazione del presidente Vacca Maggiolini alle tesi esposte dal generale Vogl fu estremamente dura, contestando egli quasi l'intero assetto del ragionamento tedesco e, tanto per cominciare, negando che la parte rivendicativa italiana su zone francesi potesse essere minimizzata dalla Germania, essendo essa la parte più sostanziosa della decisione italiana di entrare nel conflitto. La pervicace animosità francese contro l'Italia, e contro l'Italia specialmente, era, secondo il Presidente della C.I.A.F., all'origine dell'aggravarsi delle relazioni italo-francesi.

Era una vera e propria dichiarazione di rottura tra le due Commissioni visto poi che la C.I.A.F. non faceva mistero del *flirt* che a Parigi come a Vichy i tedeschi tentavano, anche con un certo successo, presso le Autorità francesi cadendo spesso nella trappola francese di volere contrapporre la C.T.A. alla C.I.A.F. Era una politica del pendolo di segno identico ma opposto a quella che aveva favorito l'Italia in contrapposizione alla Germania nell'episodio degli accordi di Natale sui trasporti “Delta” e “Gamma”. Proprio per queste considerazioni il generale Vacca Maggiolini metteva in guardia i troppo creduli tedeschi della C.T.A. contro gli inganni francesi e contro gli equivoci connessi alla stessa politica di Vichy nei confronti dell'Asse. Il pensiero della C.I.A.F. espresso dal suo Presidente si formulava anche contro colpevoli ignoranze da parte germanica delle reali condizioni dei rapporti italo-francesi troppo spesso sacrificati sull'altare di una pseudo adesione di Vichy alla politica dell'Asse, cioè di Berlino. L'intransigenza italiana ribadita nel convegno sottolineava invece, nei riguardi della Francia e dei francesi, un atteggiamento ispirato a

prudente attesa ed a marcata diffidenza, volto a mantenere la Francia in uno stato di incertezza e di timore per l'avvicinarsi della "inevitabile resa dei conti".

Ovviamente, a livello ufficiale, tutte le differenze furono nascoste ed il comunicato finale dell'incontro esaltava la inevitabile concordanza di vedute riscontrate tra le due Commissioni.

Il convegno di Friedrichshafen si concluse così con una constatazione del mancato accordo tra le due Commissioni e della durezza delle posizioni italiane si ebbe un'eco positiva allorché il Duce ricevette il 21 giugno il Presidente della C.I.A.F. In quella occasione Mussolini si interessò marcatamente alle dichiarazioni tedesche circa le rivendicazioni italiane nei confronti della Francia ed ebbe, dopo averli ricevuti, parole di elogio per i tre *Appunti* realizzati dalla C.I.A.F. all'intenzione della C.T.A. e delle Autorità di Berlino. Il fatto che anche in questa conversazione il Presidente abbia confermato al Duce le vecchie posizioni di quest'ultimo e che questi abbia confermato a sua volta l'indirizzo politico della C.I.A.F. faceva peraltro ripiombare l'intero problema dei rapporti italo-francesi in un vicolo cieco in cui l'unico riferimento era l'armistizio di Villa Incisa ed il rapporto vincitore-vinto che in alcuni periodi precedenti parevano essere stati "definitivamente" superati in vista di un nuovo regime nell'ambito dell'Asse.

Non si deve peraltro credere che queste prese di posizione delle due potenze dell'Asse portassero la Francia a rivedere la propria posizione; *fin de non recevoir* o sottile gioco germanico contro l'Italia, il fatto è che le relazioni con l'Italia si avviaron stabilmente verso una aperta crisi che numerosi segni manifestarono in piena luce. I colloqui con Duplat (del 24 luglio, del 5 agosto e dell'11 agosto) sono prove di un certo aggravarsi di una crisi che invano si cercava di nascondere: il tono di Vacca Maggolini era duro; quello di Duplat severo. Le fasi specifiche di questa crisi sono molte e fanno realmente parte di una politica di guerra di punture di spillo che la parte francese attuava con grande efficacia, sia giocando la carta della sua "amicizia" particolare con le Autorità germaniche, certamente più delle italiane, propense ad un accordo con i francesi vista l'ampiezza della loro presenza, sia rendendo il dialogo con le Autorità della C.I.A.F. irto di difficoltà e di problemi con una crescente richiesta di superamenti del testo armistiziale.

Evidentemente una simile discrepanza tra due "alleati" a proposito di una questione fondamentale per lo schieramento militare europeo dell'Asse non poteva essere lasciata a lungo sussistere senza che dall'una e

dall'altra parte si tentasse di conciliare le due posizioni così divaricate. Proprio questo fu l'obiettivo del convegno di Venezia della C.T.A. e della C.I.A.F. anche se esso fu abilmente nascosto tra le pieghe di un ordine del giorno dei lavori che appare così denso quanto non importante salvo su due punti, i punti A e H e cioè l'esame della situazione politico-militare della Francia dal convegno di Friedrichshafen a quello di Venezia e l'accordo nell'azione delle due Commissioni sulle concessioni alla Francia. La riunione di Venezia, che si svolse dal 22 al 28 settembre, rivestì solo questa funzione: premere sugli alleati tedeschi affinché diffidassero sempre più della "politica francese" di Otto Abetz e si rendessero conto che a Vichy, più che a Wiesbaden o a Torino prevaleva un attendismo che voleva solo significare speranza di una vittoria dei nemici dell'Asse. A Venezia però l'accordo non vi fu: ancora una volta si dovette constatare che il dialogo tra le due Commissioni era in un vicolo cieco dal quale pareva difficile uscire con soluzioni gradite ai due Governi. Del fallimento della politica d'intesa, obiettivo della riunione, abbiamo anche un documento inoppugnabile e cioè il colloquio che il Duce ebbe, il 3 ottobre, con il generale Vacca Maggiolini. Anche qui però la lettura della realtà va fatta con estrema attenzione quasi dispiacesse all'uno come all'altro l'ammettere che a Venezia non si era concluso nulla e che le cose tra italiani e tedeschi a proposito della Francia non andassero proprio bene. Al Duce non venne nascosto il problema e neppure che, di conseguenza, la concordia risultava difficile. Ed a questo punto la soluzione suggerita da Vacca Maggiolini ed approvata dal Duce che prevedeva il mantenimento dello *status quo* ci sembra la peggiore delle decisioni anche se essa fu annegata dall'annuncio del prossimo viaggio nel Nord Africa dei due Presidenti delle Commissioni di armistizio quasi a suggello esterno di una identità che le questioni concrete negavano ogni giorno di più.

Il viaggio dei due Presidenti della C.I.A.F. e della C.T.A., viaggio che a Venezia venne ideato quasi per dare alle due tesi, della lealtà francese e della diffidenza italiana, una conferma di realtà si svolse dal 24 ottobre all'8 novembre. La sua effettuazione, a parte i soliti riti di unanimità e di fratellanza italo-germanica, ebbe l'infausta sorte di concludersi all'indomani dello sbarco Alleato nei pressi di Algeri con la conseguenza immediata del passaggio nel campo anglo-americano dell'intero Marocco e di gran parte dell'Algeria.

E gli sviluppi generali del conflitto diedero con lo sbarco anglo-americano nel Nord Africa una nuova svolta alle attività della C.I.A.F. in generale ed ai rapporti tra l'Italia e la Francia in particolare. Con l'an-

nuncio delle prime operazioni di occupazione della Provenza l'intero presupposto dei rapporti italo-francesi veniva ad essere messo in discussione: la liquidazione dell'esercito dell'armistizio subito deciso dalle Autorità germaniche e italiane confermò la volontà dell'Asse di non volere rispettare la vecchia politica di attesa che aveva fino ad allora fatto da sfondo alle attività armistiziali sia della C.T.A. sia della C.I.A.F. Anche l'ipotesi lontana di una Francia neutrale ed equidistante cadeva di fronte ai segni evidenti di una netta coalizione anti-Asse che sembrava pervadere il popolo francese tutto.

La decisione delle massime Autorità dell'Asse dell'occupazione militare della "zona libera", soggetta fino ad allora alla sola autorità del Governo di Vichy ed interessata solamente all'attività di controllo armistiziale svolta dalla C.I.A.F. e dalla C.T.A., sconvolse non poco gli assetti politici della Francia. Anche se l'ingresso delle truppe dell'Asse veniva annunciato con una speciale comunicazione di Hitler a nome anche dell'Italia in data 11 novembre destinata al maresciallo Pétain, non mancarono reazioni concrete di preoccupazione e di amarezza con l'Italia, anche perché alla penetrazione militare dell'Asse si accompagnò subito la "liquidazione" del cosiddetto Esercito di transizione che il Governo di Vichy aveva, d'intesa con le Autorità armistiziali, creato nella zona libera del paese.

Intanto gli sviluppi negativi delle attività militari delle truppe dell'Asse, sia in Russia, sia nel Nord Africa, davano ancora più mordente e speranza alla popolazione francese la quale interpretò rapidamente la decisione germanica ed italiana come l'ultimo atto di un'attesa liberazione. Il fatto poi che, contemporaneamente all'occupazione, l'Italia insistesse nuovamente nella sua vecchia richiesta di uso o di acquisto o di requisizione di navi francesi e neutrali ferme nei porti francesi non poté non sembrare agli occhi della maggioranza dei francesi come l'ultima richiesta di una coalizione fortemente colpita nella sua iniziale baldanza dalla guerra marittima che gli anglo-americani esaltavano nelle loro campagne radiofoniche, premessa ad un'inevitabile sbarco e al tanto atteso "secondo fronte".

Naturalmente la Delegazione francese a Torino, ricevuta la comunicazione della decisione del Comando supremo di occupare l'intera regione sud-orientale della Francia, non mancò di protestare anche se Vichy prese nota con soddisfazione della decisione dell'Asse "*di mantenere l'occupazione della costa francese solo fino a quando perdurassero le minacce di sbarchi anglo-americani*". Ciò voleva evidentemente dire che nel caso italiano non

si sarebbe trattato di una vera occupazione-annessione, bensì di una misura militare, limitata e temporanea che, in nulla poteva ledere la piena sovranità della Francia su questi territori. Ma, a parte questo aspetto l'occupazione italiana della Provenza doveva presto dar luogo ad una clamorosa vicenda: quella dell'autoaffondamento della flotta militare francese che nel porto era stata, dall'epoca della firma dell'armistizio, posta in disarmo sotto il controllo italiano. Le ultime tergiversazioni francesi peraltro avevano indotto il Presidente della C.I.A.F. ad essere cauto quanto all'esito finale delle operazioni di controllo della Marina militare francese di Tolone. Proprio per prevenire ogni sviluppo negativo per l'Italia egli rivolse il 18 novembre al Comando Supremo una richiesta con la quale era proposta una vera svolta nei rapporti di occupazione ed ogni precedente politica. Affermava infatti il documento:

“In relazione ai malfidi propositi del Governo francese... e che forse trovano conferma nel contegno ostile autorità Tolone permettommi di rappresentare l'opportunità di tutto predisporre per poter eventualmente impadronirci delle navi da guerra e di commercio francesi e di procedere al disarmo delle truppe”.

Lucidamente il generale Vacca Maggiolini temeva qualche svolta negativa nell'atteggiamento *de facto* delle Autorità francesi già fortemente irritate per l'occupazione italiana della Provenza. E ciò, anche se in modo contraddittorio, pochi giorni prima il segretario generale della C.I.A.F., generale Gelich, aveva affermato:

“Per la Marina concentrata a Tolone la lealtà è da considerare (sia pure, da parte nostra, con qualche accorta diffidenza) sincera. Il controllo, attento e discreto, deve però continuare: essere anzi molto vigile per quanto riguarda lo spirito e le reali intenzioni dei quadri e degli equipaggi...”.

La sorte della Marina militare francese concentrata a Tolone pareva collegata ad una placida fase di attendismo che alcuni osservatori italiani confermavano. In realtà l'autoaffondamento della flotta francese, avvenuto il 27 novembre, ebbe l'effetto di una bomba e gettò le relazioni italo-francesi in una fase ancora più critica: i risultati di questo autoaffondamento furono disastrosi circa le speranze italiane di coinvolgere in una qualche maniera queste forze navali nel conflitto; dopo il 27 novembre, giorno in cui avvenne a Tolone l'autoaffondamento della flotta, le condizioni delle navi da guerra francesi in questo porto erano le seguenti:

(affondate, poggianti sul fondo)

- Corazzata: *Strasbourg*;
- Incrociatori: *Foch*, *Galissonnière*, *Jean De Vienne*;

(affondate, poggianti sul fondo del bacino di carenaggio allagato)

- Corazzate: *Provence*, *Dunkerque*;

(affondata, poggiata sul fondo)

- Portaerei: *Commandant Teste*;

(totalmente distrutti da incendi)

- Incrociatori: *Marseillaise*, *Algérie*, *Colbert*, *Dupleix*;

(in buone condizioni)

- CC.TT.: *Panthère*, *Lyon*, *Tigre*;
- Torpediniere: *Trombe*;
- Sommergibili: n. 2;
- Dragamine: n. 6.

Il resto delle navi militari francesi presenti nel porto di Tolone al momento dell'autoaffondamento si dovette considerare perduto ad ogni effetto, salvo forse quello del recupero del materiale ferroso.

Gli echi di una simile situazione non mancarono di farsi sentire nell'opinione pubblica francese che, nella sua maggioranza, salutò con gioia questo smacco all'Asse. E nello stesso spirito negativo che cresceva e che dava alla Resistenza gollista sempre maggiori consensi si possono interpretare le reazioni che seguirono le decisioni italiane e tedesche di razziare, senza attendere oltre, tutto il naviglio esistente nei porti provenzali e che era rimasto dal giugno 1940 bloccato dall'armistizio. Si trattava di varie categorie di navi che si possono distinguere in:

1. Navi ex-francesi assegnate all'Italia in numero di 78 per complessive 283.899 t di stazza lorda;
2. Navi ex-inglesi assegnate all'Italia in numero di 2 per complessive 9596 t;
3. Navi ex-greche assegnate all'Italia in numero di 10 per complessive 30.824 t;
4. Navi ex-francesi assegnate alla Germania in numero di 58 per complessive 194.941 t;

5. Navi ex-danesi assegnate alla Germania in numero di 2 per complessive 80.287 t;
6. 22 navi per complessive 161.042 t che l'Italia non rivendicò dato il loro impiego non utilizzabile (navi passeggeri).

Sul piano politico generale questi sviluppi delle relazioni armistiziali diedero il pessimo risultato agli occhi delle Autorità e dell'opinione pubblica francese che si trattasse di vere e proprie rapine organizzate sotto l'apparenza del consenso o dell'acquisto. E che questo fosse in realtà lo spirito con il quale queste requisizioni e questi "acquisti" o questi "sequestri" si facevano, almeno da parte italiana ne avremmo avuta una conferma clamorosa con la conclusione del colloquio del Duce con il generale Vacca Maggiolini del 12 febbraio 1943 che vale la pena di ricordare anche per questo nostro periodo. La chiusa del lungo discorso del Duce fu chiara: *"Allora ricordate la mia direttiva: recuperate quanto più potete e mandate tutto in Italia"*. E fin dal novembre precedente si può dire che questo fosse lo spirito informatore dell'intera "politica giuristiziale", mandata avanti da Vacca Maggiolini e dai suoi, tramite la C.I.A.F.

Naturalmente questo stato di cose, avvertito magari confusamente ma avvertito dalla maggioranza della popolazione occupata, non poteva non avere ripercussioni concrete che si manifestarono in una crescente opposizione alla politica di collaborazione con l'Asse, le sue truppe ed i suoi agenti, opposizione che portava all'organizzazione di una resistenza, anche armata, presto alle soglie della lotta dei vari *maquis*.

I BALCANI, PROBLEMI DI UN'OCCUPAZIONE DIFFICILE

MARCO CUZZI

Il 1942 fu l'“anno della svolta” anche per la penisola balcanica, anche se gli avvenimenti che caratterizzarono questa inversione di rotta in Jugoslavia ed in Grecia non appaiono così clamorosi come in altre regioni europee, nordafricane ed asiatiche.

Conclusasi la fase di assestamento successiva alle invasioni dell'aprile dell'anno precedente, la situazione nei Balcani si presentò sin dai primi mesi del 1942 come particolarmente difficile per le forze d'occupazione italiane. I movimenti di resistenza nella ex Jugoslavia — sopravvissuti alle energiche repressioni effettuate dagli occupanti soprattutto in Serbia ed in Montenegro — avevano approfittato della relativa stasi dell'inverno 1941-1942 per riorganizzarsi e quindi, dal gennaio-febbraio 1942, scatenare un'offensiva nelle regioni bosniaco-erzegovesi dello Stato Indipendente Croato e nei distretti meridionali della Slovenia. La diffusione del movimento insurrezionale spinse gli Alti Comandi italiano, tedesco e croato ad effettuare contro i titoisti operanti in Bosnia un'energica azione offensiva articolata in una serie di operazioni di repressione, le quali oltre ad essere le uniche grandi attività belliche nei Balcani del 1942, rappresentarono un “salto qualitativo” dell'azione degli eserciti occupanti, trasformando quelli che erano stati sino ad allora meri compiti di “pubblica sicurezza” in operazioni di guerra su vasta scala.

Nella penisola ellenica l'organizzazione della resistenza richiese più tempo passando attraverso una fase politica e di protesta “pacifica”, ma sfociò nel settembre, in un'aperta sollevazione militare coordinata dalle prime missioni militari Alleate inviate sui territori occupati.

In entrambi i casi le forze d'occupazione italiane si trovarono di fronte ad una situazione nuova, non prevista: quelli che erano stati considerati

come gli ultimi tentativi di resistenza all'invasione degli eserciti balcanici si rivelarono essere i fulcri di completamente rinnovate forze armate avversarie, con la duplice aggravante di essere parzialmente controllati da organizzati partiti comunisti e di riscuotere un sempre crescente consenso popolare. Convinse della complessità e della gravità del fenomeno, le Autorità militari e politiche italiane tentarono di contrapporre al consenso popolare alla Resistenza un consenso popolare agli occupatori. La politica italiana nei Balcani nel 1942 si caratterizzò di conseguenza come una politica d'“apertura” verso tutte quelle forze autoctone (civili e militari) che avrebbero potuto essere utilizzate nel breve periodo per stroncare le formazioni partigiane già attive (nel caso della Jugoslavia) o in fase di costituzione (nel caso della Grecia). È in questa logica che dovrebbero essere letti, ad esempio, i tentativi di avvicinamento da parte degli italiani al movimento monarchico-nazionalista nelle regioni bosniache occidentali, erzegovesi e montenegrine; ed è sempre per ottenere un consenso, per quanto limitato, che in Slovenia nel 1942 gli italiani — riducendo la dura politica di denazionalizzazione — decisero di coinvolgere maggiormente nell'amministrazione e soprattutto nell'azione militare quei circoli nazionalisti ed anticomunisti che erano stati contattati sin dai primi giorni successivi all'invasione; ed infine, va rilevato come la politica italiana benevola nei confronti delle minoranze etniche presenti nella regione balcanica (dagli skipetari del Kosovo ai valacco-rumeni del Pindo) avesse come scopo la costituzione di unità militari ausiliarie ed amministrazioni locali con un seguito popolare tra quelle etnie.

In generale si potrebbe individuare un “punto fisso” di tutta la politica d'occupazione italiana nella regione, nel corso del 1942, proprio nella volontà di inserirsi all'interno dell'eterna “polveriera balcanica” tentando di allearsi con tutte le minoranze etniche disponibili, cercando di ottenere il massimo vantaggio dai mai sopiti rancori tra le varie popolazioni, e facendo leva oltre che sull'anticomunismo viscerale dei circoli politico-militari jugoslavi e greci ultraconservatori — che vedevano l'occupazione italiana come il “male minore” rispetto alla vittoria delle forze partigiane filocomuniste — anche sui sentimenti nazionali presenti in molte regioni e frustrati da anni di centralismo (è il caso in particolare della Jugoslavia). I risultati di questa ricerca quasi spasmodica del consenso non furono sempre positivi, e dipesero principalmente dal tipo di rapporto che le autorità d'occupazione avevano voluto instaurare con la popolazione locale.

Nelle regioni legalmente o virtualmente annesse al Regno d'Italia od ai suoi precedenti Governatorati (Slovenia meridionale, prima zona della

Dalmazia, Isole Ionie, Isole Egee) la politica di italianizzazione forzata condotta dai governatorati non aiutò certo lo sviluppo di forti movimenti politico-militari collaborazionisti, anche se proprio nel corso del 1942 si sarebbe assistito alla già citata correzione della linea politica delle Autorità italiane (in particolare a Lubiana). Nelle regioni occupate militarmente e trasformate in zone operative dagli eventi bellici (la seconda e la terza zona della Dalmazia, il Kosovo e la Methoja, la Grecia continentale) i rapporti con le popolazioni locali riuscirono — per lo meno in alcuni distretti — ad essere gestiti con migliori risultati dai Comandi militari italiani, i quali giunsero in diversi casi ad accordi con esponenti anticomunisti e ultranazionalisti e con alcuni movimenti politici legati a minoranze etniche ostili a qualsiasi futura ricostituzione dei due Stati balcanici. Infine risultati ancora migliori si ebbero nel 1942 nel Montenegro, dove un'acorta politica di coinvolgimento delle formazioni politico-militari legittimiste, grandi-serbe e cetnico-monarchiche, riuscì a creare un consenso armato di una certa rilevanza attorno agli occupanti ed in taluni casi la personalità e la popolarità di alcuni *leaders* collaborazionisti si tramutarono in un insperato, anche se parziale, consenso popolare.

L'occupazione italiana della penisola balcanica fu dunque senz'altro difficile a causa dell'articolata situazione etnica e dei complicati rapporti con popolazioni radicalmente diverse per cultura, lingua, tradizioni e religioni. Ma la difficoltà dell'occupazione fu motivata parimenti dai difficoltà, ed in alcuni casi esplosivi, rapporti con l'alleato tedesco. Ingombranti *partner* d'occupazione e desiderosi di ridurre il più possibile l'influenza italiana sulla regione, i tedeschi, laddove non erano riusciti a relegare sin dall'inizio gli alleati in un subalterno ruolo, strategicamente secondario, tentarono di fare leva sulle frustrazioni e sulle velleità indipendentiste delle singole nazionalità, per contrastare il gioco politico italiano con l'obiettivo di estendere la propria area d'influenza sull'intera penisola.

I distretti meridionali dell'ex banovina slovena (Lubiana e Postumia) erano stati annessi al Regno d'Italia sin dal maggio 1941, trasformati in "Provincia Autonoma di Lubiana" e sottoposti all'autorità di un Alto Commissario, nella persona di Emilio Grazioli, già segretario federale del Partito Nazionale Fascista di Trieste. La politica di energica italianizzazione seguita dall'Alto Commissario — l'11 dicembre 1941 Grazioli aveva affermato che dopo aver trasformato Lubiana in una provincia italiana

“...faremo diventare italiani anche i suoi abitanti”⁽¹⁾; aveva trasformato l’iniziale diffidenza della popolazione slovena in una crescente ostilità, la quale avrebbe rafforzato il neocostituito movimento titoista operante nella regione.

Sin dai primi mesi del 1942 risultò chiaro alle Autorità italiane che una politica esclusivamente denazionalizzante e repressiva non avrebbe potuto che peggiorare il già difficile rapporto tra la popolazione e le Autorità: si rese quindi necessario il coinvolgimento di quei politici sloveni che, militando in movimenti e partiti che andavano dalla destra conservatrice (i liberali e gli esponenti locali del disciolto Partito Nazionale Jugoslavo) alla destra clerical-populista (i dirigenti e militanti del potente Partito Popolare Sloveno) fino all’estrema destra filofascista (il movimento “*Guardia della Tempesta*” del professor Ehrlich e i seguaci locali del partito di Dimitrije Ljotic). Coadiuvato dall’ex bano di Slovenia, Marko Natlacen, che era stato nominato presidente di una Consulta composta dai rappresentanti delle suddette formazioni politiche e da alcuni esponenti del mondo imprenditoriale lubianese, Grazioli intensificò la nomina di podestà sloveni in tutte le città ed i villaggi della provincia. A costoro con compiti di controllo prima ancora che di collaborazione, vennero affiancati esponenti del P.N.F. quasi tutti provenienti dall’Italia. Resosi conto del ruolo insostituibile che la chiesa Cattolica slovena ricopriva sulla provincia, Grazioli si era rivolto al compiacente arcivescovo Gregorij Rozman, già autore il 4 maggio 1941 di un appassionato messaggio di lealtà e collaborazione indirizzato a Mussolini⁽²⁾. Per avvicinare ulteriormente l’alto prelato sloveno (il cui vescovado controllava la diffusissima e potente Azione Cattolica locale), Grazioli emanò il 24 maggio 1942 un’ordinanza nella quale si revocava il riconoscimento della setta dei “*Vecchi Cattolici*” che era stato concesso dal Governo dell’ex Regno di Jugoslavia, si ordinava lo scioglimento della Comunità e si vietava l’esercizio pubblico agli “anti-infallibilisti”, con una punizione in caso di infrazione sino a due mesi d’arresto oltre al pagamento di multe estremamente elevate⁽³⁾. L’ordinanza ebbe l’ef-

(1) Teodoro Sala, “Occupazione militare ed amministrazione civile nella ‘provincia’ di Lubiana (1941-1943)”, in: E. Collotti, T. Sala, G. Vaccarino, *L’Italia nell’Europa danubiana durante la seconda guerra mondiale*, Istituto Nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia, Monza, 1966, p. 77.

(2) “La guerra europea”, — notiziario periodico, in: *Relazioni Internazionali* del 10 maggio 1941, anno VII n. 19, raccolta n. 6, p. 607.

(3) Arnaldo Cicchitti-Suriani, “Chiesa e Fascismo a Lubiana (1942)”, in: *Nuova Antologia*, marzo 1957, anno 87, fascicolo n. 1815, p. 83.

fetto sperato e Rozman coadiuvò Grazioli e Natlacen nel progetto di ricostituzione di un'amministrazione slovena collaborazionista. Nonostante gli sforzi delle Autorità politiche italiane, la situazione dell'ordine pubblico nella provincia nei primi mesi del 1942 era tutt'altro che sotto controllo. Le forze partigiane, particolarmente forti nei distretti sud-orientali, stavano impegnando in una logorante guerriglia l'XI Corpo d'Armata italiano, sovente sostenute da una popolazione locale poco propensa a seguire gli appelli di Natlacen e dei suoi seguaci.

Si rese dunque necessaria la costituzione, al fianco dell'amministrazione *quisling* di una forza militare ausiliaria composta da sloveni, che avrebbe dovuto coadiuvare le truppe italiane in una controffensiva prevista nell'estate-autunno. Nel luglio 1942 lo Stato Maggiore dell'XI Corpo d'Armata decise di conseguenza di costituire una "*Milizia Volontaria Anti Comunista*". La cosiddetta "*Guardia Bianca*" (*Bela Garda*), come venne popolarmente chiamata la M.V.A.C.⁽⁴⁾, aveva un'origine composita: anzitutto, molti militi anticomunisti provenivano da quelle "*legioni*" nate dalle ceneri delle organizzazioni partitiche prebelliche (la "*Legione Slovena*" d'ispirazione clerical-popolare e la "*Legione Sokolista*" di tendenze nazional-liberali) e che avevano aiutato le Autorità italiane a mantenere l'ordine subito dopo l'invasione; un grande apporto, se non numerico sicuramente ideologico, lo diedero i seguaci del professore gesuita Lambert Ehrlich con il loro piccolo ma attivissimo movimento filofascista "*Guardia nella Tempesta*"; ed infine da non sottovalutare fu il ruolo che giocò l'ambiguo "*Battaglione Stiriano*" del capitano Kranjc, composto da soldati sbandati e da qualche nazionalista estremista, e caratterizzato oltre che da un convinto anticomunismo da una notevole presenza tra le sue file di uomini collegati al Quartier Generale di Mihajlovic.

La M.V.A.C., secondo il Neulen, si sarebbe dovuta intendere come "*...unità anticomunista e non truppa ausiliaria italiana*"⁽⁵⁾; in realtà i "*militi volontari*" vennero immediatamente inquadrati nelle diverse compagnie delle principali componenti del Corpo d'Armata italiano (le Divisioni di fanteria Isonzo e Cacciatori delle Alpi, l'XI Raggruppamento delle Guardie di

(4) Il termine "*Bela Garda*" veniva utilizzato in Slovenia sin dal primo dopoguerra, ed indicava quelle forze politiche e paramilitari locali attestate su posizioni controrivoluzionarie, clericali e filo-asburgiche. Durante la seconda guerra mondiale divenne sinonimo di collaborazionismo e filo-fascismo.

(5) H. W. Neulen, *An der deutscher Seite: internationale Freiwillige von Wehrmacht und Waffen SS*, Universitas, Muenchen, 1984, p. 221.

Finanza, e il Raggruppamento d'assalto delle Camicie Nere XXI aprile). Presso il comando dell'XI Corpo d'Armata venne istituito un "Ufficio M.V.A.C." con a capo il colonnello Gallo (che divenne di fatto il Comandante della *Bela Garda*), coadiuvato da un "Comandante operativo", il colonnello sloveno Ernest Peterlin; ogni divisione o raggruppamento italiano ebbe presso il rispettivo comando un ufficio analogo. Infine ogni singola compagnia dell'esercito italiano di stanza nella provincia di Lubiana istituì una formazione (tra le 50 e le 200 unità circa) della M.V.A.C. comandata formalmente da un sottufficiale sloveno ma di fatto da un "ufficiale di collegamento" italiano⁽⁶⁾. Gli arruolamenti nella *Bela Garda* vennero concertati tra il Comando dell'XI Corpo d'Armata e le Autorità politiche-amministrative slovene. Un ruolo centrale nella creazione delle formazioni anticomuniste venne ricoperto dall'arcivescovo Rozman e da una parte considerevole del clero sloveno⁽⁷⁾, numerosi furono i sacerdoti che si arruolarono nelle formazioni *belogardiste*, talvolta in qualità di cappellani militari, sovente di sottufficiali o comandanti di compagnia⁽⁸⁾. Gli arruolamenti proseguirono per tutto il 1942; nel settembre i militi anticomunisti ammontavano a circa un migliaio⁽⁹⁾, per poi salire alla fine di novembre a circa quattromila effettivi⁽¹⁰⁾.

Nelle operazioni di controguerriglia dell'estate-autunno 1942 i Comandi delle divisioni italiane impiegarono alcune formazioni della milizia *belogardista*; utilizzati nella prima fase operativa sul fiume Kupa come esploratori ed interpreti (12 luglio - 7 agosto), i militi anticomunisti vennero in seguito impiegati come forza d'attacco e sostennero nella prima

(6) Archivio dell'Istituto per la Storia del Movimento Operaio di Lubiana — Documenti dell'XI Corpo d'armata del Regio Esercito Italiano, fascicolo n. 744/I, *Organigrammi M.V.A.C.*

(7) H. W. Neulen, *An der deutscher Seite: internationale Freiwillige von Wehrmacht und Waffen SS*, op. cit., p. 221.

(8) Archivio dell'Istituto per la Storia del Movimento Operaio di Lubiana — Documenti dell'XI Corpo d'armata del Regio Esercito Italiano, fascicolo n. 747/III, Risposta del generale di brigata De Blasio (Comando Superiore delle FF.AA. "Slovenia-Dalmazia") in data 6 settembre 1942 alla richiesta (prot. nr. 03/5460 del 1° settembre 1942) dell'XI Corpo d'armata.

(9) H. W. Neulen, *An der deutscher Seite: internationale Freiwillige von Wehrmacht und Waffen SS*, op. cit., p. 221.

(10) Archivio dell'Istituto per la Storia del Movimento Operaio di Lubiana — Documenti dell'XI Corpo d'armata del Regio Esercito Italiano, fascicolo n. 744/I, Comando dell'XI Corpo d'armata — M.V.A.C. nr. prot. 881 del 23 novembre 1942 — Il generale M. Robotti al comando di divisione *Isonzo* — Attività formazioni M.V.A.C.

decade di settembre una dura battaglia con le forze partigiane nel distretto di Suha Krajina, a sud-est di Lubiana. Il battesimo del fuoco non soddisfece gli italiani: le “Guardie Bianche” si dimostrarono insubordinate e piuttosto inclini agli eccessi nei confronti della popolazione civile: In una circolare del dicembre 1942, il generale Roatta, Comandante di Supersloda, si raccomandava che venissero “*presi i provvedimenti necessari per impedire o reprimere eccessi da parte delle formazioni in parola*”, cioè le M.V.A.C., “*a danno delle popolazioni*” (11).

D'altro canto, i sentimenti che animavano i militi *belogardisti* venivano apprezzati da altri ufficiali italiani più “coinvolti” di Roatta. In una circolare del 1° ottobre 1942 sull'attività dei titoisti, il Capo di Stato Maggiore della *Isonzo*, tenente colonnello Rossi, traendo spunto dai già citati episodi, sottolineava

“l'odio ed il carattere ideologico che il movimento anticomunista sta assumendo nei riguardi del comunismo...; l'odio di parte dovrà essere sfruttato ai nostri fini per il raggiungimento del nostro obiettivo immediato: la distruzione cioè del comunismo. Nel contempo occorre tenere imbrigliato il movimento anticomunista in modo da incanalarlo sempre più verso i nostri obiettivi vicini e lontani, paventando eventuali, pericolose deviazioni” (12).

In effetti i rischi di “*pericolose deviazioni*” erano piuttosto reali. Nel marzo 1942 i partiti conservatori sloveni (popolare e liberale) si erano ricostituiti in un'organizzazione semiclandestina: la “*Fratellanza Slovena*”. Tollerata dagli italiani, la “Fratellanza” divenne una sorta di crocevia tra la Consulta di Marko Natlacen, la “Guardia Bianca”, le formazioni cettiche e gli esponenti politici sloveni membri del Governo in esilio a Londra. Lo scopo della “Fratellanza” — non dissimile da quello di altri circoli politico-militari della ex Jugoslavia — era quello di utilizzare le formazioni collaborazioniste come embrione di un futuro esercito nazionalista da schierare al fianco delle forze anglo-americane, all'indomani di uno sbarco

(11) Archivio dell'Istituto per la Storia del Movimento Operaio di Lubiana — Documenti dell'XI Corpo d'armata del Regio Esercito Italiano, fascicolo n. 744/I, Comando Superiore FF.AA. Slovenia-Dalmazia — II Armata — generale M. Roatta, Circolare nr. 3c. 1° dicembre 1942 p. 90.

(12) Archivio dell'Istituto per la Storia del Movimento Operaio di Lubiana — Documenti dell'XI Corpo d'armata del Regio Esercito Italiano, fascicolo n. 744/II/27, Comando della Divisione *Isonzo* — Ufficio del Capo di S.M. — Sezione I, nr. prot. 08/3959, P.M. 59, li 1° ottobre 1942. Attività dei ribelli e movimento anticomunista — Circolare divisionale del Capo di Stato Maggiore tenente colonnello Ermano Rossi, p. 2.

nei Balcani, ritenuto imminente. Nel frattempo la *Bela Garda* avrebbe affiancato le truppe italiane nell'eliminazione del pericolo comunista. Fu seguendo questa logica che, per tutto il 1942, le formazioni cetniche slovene, guidate dal maggiore Karl Novak (collegato direttamente a Mihajlovic) militarono all'interno della M.V.A.C., in un'ambigua posizione di "ribelli dormienti" ed "arruolatori occulti" dell'"Esercito Jugoslavo in Patria" di Mihajlovic. Tale situazione sarebbe cambiata soltanto l'anno successivo, con il passaggio di Novak alla clandestinità e la parziale riduzione numerica dei *belogardisti*⁽¹³⁾.

Al di là delle "infiltrazioni cetniche", la "Guardia Bianca" non riuscì mai ad essere movimento maggioritario in Slovenia: i suoi membri, spesso ex ufficiali dell'esercito o della gendarmeria jugoslava, oppure intellettuali e studenti fascisti d'estrazione medio-borghese ed urbana lontani dalla maggioritaria cultura "ruralista" tipica della Slovenia (il consenso alla "Guardia Bianca" nelle campagne, soprattutto collegato all'attività propagandista dei parroci, fu sempre piuttosto limitato), non riuscirono che a catalizzare attorno a loro un seguito di minoranza, continuamente condizionato inoltre dagli eccessi e dai crimini dei quali sovente i *belogardisti* si macchiarono ai danni della popolazione inerme. L'unica posizione politica che avrebbe potuto raggruppare un certo consenso alternativo a quello orientato verso il movimento titoista, avrebbe potuto essere l'*Idea Nazionale Slovena*: la nascita futura di uno Stato Sloveno indipendente, con un suo esercito ed una sua bandiera, nell'orbita dell'Asse ma autonomo (come lo Stato Indipendente Croato o lo Stato Slovacco di monsignor Tiso). La politica annessionista e denazionalizzante condotta dalle Autorità italiane non aiutò certo in questo senso; il consenso fu minoritario e molti di coloro che aderirono al *belogardismo* lo fecero sperando in tempi migliori per il loro paese.

Mentre le forze partigiane proseguivano nelle operazioni di guerriglia, il servizio segreto titoista (VOS) operava nelle città della Provincia con risultati di grande valore politico: il 26 giugno 1942 il leader della "Guardia nella Tempesta" Ehrlich venne assassinato da un *commando* a Lubiana; il 13 ottobre fu la volta dello stesso Marko Natlacen a perire in un attentato. Fallito il tentativo di creare un consenso all'annessione, l'Alto Commissario Grazioli venne di fatto esautorato dalle Autorità mili-

(13) Successivamente il maggiore Novak avrebbe costituito il raggruppamento monarchico-nazionalista della "Guardia Azzurra" (*Pleva Garda*), inquadrato nell'"Esercito Jugoslavo in Patria" di Mihajlovic, e con seguito piuttosto limitato.

tari; i suoi tentativi di inserirsi nelle vicende belliche della sua Provincia furono bloccati prima da Supersloda e poi direttamente da Roma: “*Nel caso ti dovesse infastidire ancora*”, disse Mussolini a Roatta il 20 novembre 1942, riferendosi a Grazioli, “*fammi una lettera ed io gli scriverò, dicendogli seccamente che, salvo l'amministrazione della Provincia nel resto non c'entra*”⁽¹⁴⁾. L'ultima parola nella Slovenia “*zona d'operazioni*” sarebbe spettata ormai ai soli comandi militari.

Ancora più che in Slovenia, il 1942 si rivelò essere l'“anno del cambiamento” in Dalmazia. Successivamente alla nomina del generale Roatta a nuovo Comandante della II Armata al posto del generale Ambrosio, e la conseguente creazione di Supersloda (Comando Superiore delle Forze Armate in Slovenia e Dalmazia, alle dirette dipendenze del Comando Supremo), la strategia militare italiana subì un drastico cambiamento di metodo e finalità. Si procedette al raggruppamento di quasi tutti i presidi della III zona e di parte di quelli della II zona; molti presidi — nei nuovi progetti di Roatta — avrebbero dovuto essere sgomberati e lasciati alle forze regolari croate. Le condizioni metereologiche proibitive dell'inverno 1941-1942 ed i cruenti scontri con le forze titoiste rallentarono i progetti di Roatta ma non li sospesero: entro giugno la III zona sarebbe stata riconsegnata definitivamente alle Autorità di Zagabria. La presenza, nella Dalmazia occupata, di numerosi raggruppamenti partigiani provenienti dall'entroterra bosniaco-erzegovese spinse gli Alti Comandi dell'Asse ad organizzare nella primavera inoltrata la prima operazione di repressione del movimento ribelle su vasta scala. Si trattava, come ebbe a scrivere il feldmaresciallo Keitel al generale Cavallero di adottare “*misure unitarie e totalitarie al fine di spezzare definitivamente il movimento insurrezionale*”⁽¹⁵⁾. I preparativi dell'Operazione “Trio” furono lunghi e difficili, soprattutto per l'opposizione tedesca e croata alla proposta italiana di coinvolgere le milizie etniche operanti in Bosnia ed Erzegovina o per lo meno di escluderle dalla repressione. Dopo una lunga trattativa, Pavelic ed il generale Kuntze, del Comando Supremo tedesco, accettarono la neutralità delle forze etniche erzegovesi ma ottennero l'esclusione delle forze italiane dalle operazioni in Bosnia orientale, regione percorsa dalle attività separatiste delle truppe serbo-ortodosse del maggiore Dangic e che Zagabria voleva porre

(14) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (d'ora in poi U.S.S.M.E.), Roma, 1990, p. 787.

(15) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 66.

definitivamente sotto il suo controllo⁽¹⁶⁾. Iniziata il 22 aprile, l'operazione si concluse il 14 maggio: le forze titoiste furono duramente colpite ma non si riuscì ad ottenere lo sperato annientamento totale del "*movimento insurrezionale*".

Ad ogni modo, alla fine della primavera la situazione militare nei territori dalmati occupati poteva ritenersi soddisfacente. Assai più problematica era viceversa la situazione nei territori dalmati annessi al Regno d'Italia e trasformati in governatorato.

Il 20 gennaio 1942 il cosiddetto "*Bando Mussolini*" aveva definito tutta la Dalmazia (anche quella annessa) "zona d'operazioni"; per evitare l'imbarazzo di considerare zone di guerra un territorio metropolitano (la I zona) ed una regione temporaneamente occupata ma formalmente appartenente ad uno stato sovrano (la II e la III zona), il "*bando Mussolini*" definiva la zona d'operazioni come applicabile non ai territori ma semplicemente ai singoli soldati italiani⁽¹⁷⁾. La fumosa e cervelottica definizione (in pratica il soldato italiano *era* zona d'operazioni, non il territorio sul quale si trovava!) aveva come scopo la risoluzione di un annoso problema di tipo giuridico-amministrativo: le famiglie dei soldati caduti in combattimento nelle regioni annesse ricevevano una pensione normale (morti per cause di servizio); quelle dei soldati caduti, magari a pochi metri di distanza dai primi, nella II zona, ricevevano una pensione di guerra. Con la proclamazione di tutta la Dalmazia zona d'operazioni il problema era risolto (tutti i caduti erano morti per cause belliche) ma si ammetteva esplicitamente che i territori del Governatorato erano diventati insicuri come le zone occupate dell'entroterra bosniaco-erzegovese. Inoltre, il bando Mussolini scatenò una polemica di portata dirompente tra il governatore Giuseppe Bastianini ed il generale Quirino Armellini, Comandante dell'XVIII Corpo d'Armata di stanza nelle province di Spalato e Zara. Per il generale Armellini la Dalmazia annessa era da considerarsi zona operativa a tutti gli effetti e l'Autorità militare non doveva essere sottoposta agli organismi civili locali; per Bastianini l'Esercito avrebbe dovuto da un lato tutelare l'ordine pubblico delle tre provincie annesse su richiesta e sotto il comando del Governatore, unica vera autorità di un territorio "parte integrante" del Regno d'Italia; dall'altro avrebbe dovuto rafforzare i confini orientali

(16) Al generale Roatta fu affidato il Comando dell'operazione, e fu l'unico caso in tutta la storia della guerra nei Balcani in cui un italiano ebbe ai suoi comandi i tedeschi.

(17) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 33.

della I zona, impedendo le incursioni nel Governatorato dei partigiani comunisti. La polemica sembrò affievolirsi all'indomani degli scontri di Ervenico (20-22 maggio 1942), un paese quaranta chilometri ad est di Zara, e soprattutto dopo l'imboscata in cui perì il prefetto di Zara, Orazi (26 maggio 1942); Armellini accettò parzialmente le richieste di Bastianini ed aumentò la protezione dei confini della I zona, respingendo però la richiesta di compiere "azioni di ordine pubblico" agli ordini del Governatore.

Bastianini poteva fare affidamento su quello che lo stesso Armellini definì sprezzatamente l'"esercito governatoriale"⁽¹⁸⁾: alcuni reparti dei Carabinieri, della Pubblica Sicurezza e della Guardia di Finanza, i "militi anticomunisti", di cui si parlerà più avanti, nonché tre battaglioni di Camicie Nere e due battaglioni "M". *"I sullodati squadristi"*, scrive Teodoro Francesconi,

"si ingegnarono ad ammorbire l'opposizione locale, come se si fosse trattato di qualche remota, sonnolenta città di provincia italiana che si fosse attardata dopo il 3 gennaio 1925, a coltivare una fronda parolai e velleitaria. Tutto ciò non faceva che accentuare l'irritazione dei militari, l'antipatia degli abitanti croati, la delusione di quegli italiani"⁽¹⁹⁾.

Il 12 giugno 1942, per rispondere ad una provocazione, alcune camicie nere del battaglione *Toscana* irrupero nella sinagoga di Spalato, la spogliarono di ogni valore e mazzapicchiarono alcuni israeliti che si trovavano sul posto: il saccheggio proseguì per tutto il quartiere ebraico e soltanto l'intervento dei Carabinieri e di ufficiali dell'Esercito pose termine ad uno dei pochi episodi di antisemitismo compiuto nella regione dagli italiani⁽²⁰⁾.

(18) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 265.

(19) Teodoro Francesconi, *Le bande V.A.C. in Dalmazia 1942/43*, Editrice Militare Italiana, Milano, 1992, p. 16.

(20) Menachem Shelah, *Un debito di gratitudine — Storia dei rapporti tra l'Esercito Italiano e gli Ebrei in Dalmazia (1941-1943)*, U.S.S.M.E., Roma, 1991, p. 57-58. A questo proposito va detto che numerosi furono i casi in cui le truppe italiane si prodigarono nel tentativo di salvare la locale popolazione israelita dall'Olocausto; sovente tali tentativi furono effettuati da singoli reparti e guarnigioni; talvolta si ebbero interventi a favore degli ebrei persino da parte degli Alti Comandi dei Corpi d'armata. Tali interventi italiani a favore degli israeliti suscitavano indignazione e proteste tanto a Zagabria quanto a Berlino. Il testo di Shelah illustra con passione questa pagina ingiustamente sconosciuta della storia del nostro Esercito.

Gli incidenti di Spalato innervosirono ulteriormente Armellini, che vedeva il rischio concreto di un aumento dell'ostilità della popolazione nei confronti degli italiani: per il Comandante del XVIII Corpo d'Armata, la situazione in tutta la Dalmazia era militare *"perché la rivolta... ha carattere militare..."* e:

"qui si sta preparando — ed esistono già le cellule — la costituzione di battaglioni partigiani. Tutto ciò è sfuggito al Governatore, occupato e preoccupato di dare una mano di vernice in modo che vista da fuori la Dalmazia appaia costituita da tre provincie del tutto simili ed ordinate come quelle dell'Italia" (21).

Inoltre, non aiutavano di certo a creare un consolidato consenso tra la popolazione slava autoctona le prese di posizione di Bastianini, convinto ancora più del suo collega Grazioli dell'assoluta italianità della regione:

"Chiunque rifiuti la millenaria civiltà italiana, offerta dall'Italia fascista" — aveva dichiarato il Governatore poco dopo il suo insediamento — "chi rifiuti al proprio spirito di bere alle fontane di Virgilio, Orazio e Dante; chi consideri un'umiliazione essere parte di una nazione che ha generato Volta e Marconi, Petrarca e D'Annunzio, Michelangelo e Raffaello, S. Francesco e S. Benedetto, può solo fare una cosa: prendere la strada più breve per il confine. Qui comanda Roma, la sua lingua, il suo insegnamento, la sua forza morale. Il leone di S. Marco è tornato, armato" (22).

L'unica soluzione per Armellini era o costituire un governatorato militare come in Montenegro o per lo meno dare al XVIII Corpo d'Armata maggiori prerogative autonome sul territorio annesso. La situazione, ormai insostenibile venne risolta dallo stesso Mussolini: il 25 luglio 1942 il generale Armellini fu trasferito e sostituito con il più accomodante generale Umberto Spigo.

Successivamente all'allontanamento di Armellini, Bastianini ottenne da Supersloda la costituzione di una forza militare omogenea sul territorio del Governatorato: dall'unificazione delle forze che Armellini aveva definito *"L'esercito del Governatore"*, nacque la 158^a Divisione di Fanteria Zara;

(21) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 267.

(22) Franjo Tudić, "Emergence of the Independent State of Croatia in the light of german and italian policy towards Yugoslavia and the separatist ustashi movement", in: AA.VV., *Les systèmes d'occupation en Yougoslavie*. Atti del 3° congresso internazionale sulla storia della resistenza europea di Karlovy Vary (2-4 settembre 1963), Beograd, 1964, p. 183-184.

forza stanziata con compiti di ordine pubblico, la *Zara* venne in seguito affiancata dalla Divisione celere *Eugenio di Savoia*. Nonostante tutti gli sforzi di Bastianini nel presentare la situazione nella Dalmazia italiana come tranquilla e sotto controllo, la presenza di due divisioni dell'esercito rappresentava la più lampante dimostrazione del precipitare degli eventi: dall'ottobre l'azione partigiana nelle province di Zara e di Spalato si sviluppò ulteriormente, e con essa gli attentati nelle principali città costiere. La *Zara* intervenne energicamente in taluni casi — come durante il bombardamento ed il rastrellamento di Capocesto — coinvolgendo spietatamente la popolazione civile⁽²³⁾. Parallelamente all'azione militare, il Governatore si rivolse a quelle forze politiche e militari autoctone, soprattutto d'origine serba, che avevano dimostrato gratitudine agli italiani per gli interventi da quest'ultimi effettuati nella Dalmazia croata l'anno precedente in protezione delle popolazioni ortodosse dai *pogrom* ustascia. Con l'aiuto del *voivoda* cetnico Ilija Trifunovic-Brcanin, già *leader* nazionalista d'anteguerra e rappresentante di Mihajlovic in Dalmazia, venne creato, il 23 giugno 1942, un "Corpo dei Volontari Anticomunisti della Dalmazia italiana", in seguito ribattezzato M.V.A.C. (Milizia Volontaria Anti Comunista) o B.A.C. (Bande Anti Comuniste). Il Corpo sotto il comando del colonnello Eugenio Morra, capo del gabinetto militare di Bastianini, si articolò in due battaglioni, ambedue inquadrati nella *Zara*, per un totale di circa 1500 unità: il XXII (*battaglione greco-ortodosso*) ed il XX (*battaglione cattolico*), quest'ultimo composto prevalentemente da italo-dalmati e in misura minore da croati⁽²⁴⁾.

La scarsa presenza di croati tra le milizie collaborazioniste di Bastianini era motivata anche dalla crescente ostilità anti-italiana da parte di alcuni circoli irredentistici di Zagabria. Nell'estate 1942 sorsero nella capitale croata circoli ed associazioni che agivano per riunificazione di tutto il litorale allo Stato Indipendente Croato. Sovente tali gruppi venivano appoggiati (e sovvenzionati) dai circoli ustascia filotedeschi e di seguaci di Vladko Macek. Il 31 agosto 1942 il colonnello Bartocchi in una delle sue periodiche relazioni al "sovrano di Croazia" Aimone di Savoia, affermava

(23) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 1127.

(24) In totale le "bande" erano nove: le numero 1, 2, 3, 6, 7 ed 8 appartenevano al XX battaglione "Cattolico"; le numero 4 e 5 costituivano il XXII battaglione ortodosso; la banda numero 9, non inquadrata in alcun battaglione, e composta da serbo-ortodossi ed italo-dalmati, operava autonomamente nel distretto di Sebenico. Si veda a questo proposito: Teodoro Francesconi, *Le bande V.A.C. in Dalmazia 1942/43*, Editrice Militare Italiana, *op. cit.*

che le relazioni con l'Italia “...buone nella forma, nei contatti ufficiali e nella stampa, risentono di fatto dell'avversione atavica e dell'irredentismo dalmata...” (25). Venne costituita nella capitale croata una “Legione Dinarica”, composta da un'ottantina di uomini, per lo più fuoriusciti dalle zone annesse od occupate dagli italiani, e capeggiati da un ex capitano del Servizio Segreto Jugoslavo, l'ustascia Rudolf Akrap, con scopi che non sembravano limitarsi alla sola propaganda; il 23 agosto 1942, infatti, durante una riunione della sua associazione, Akrap dichiarò: “I legionari andranno in Dalmazia come liberatori e scacceranno gli italiani dal mare croato” (26). Le affermazioni di Akrap, e soprattutto le adesioni manifeste che ebbe la “Legione” (tra i sostenitori di Akrap, il sottosegretario ai Lavori Pubblici del Governo croato, lo spalatino Edo Bulat, ed il presidente del Sabor — il parlamento croato — Berkovic) (27), imbarazzarono Pavelic, il quale, di fronte alle proteste della Legazione d'Italia, sciolse l'associazione. Più moderata ed orientata su una generica forma di propaganda dalmatofila, l'organizzazione rinacque ad ottobre dello stesso anno come “Legione azzurra”.

L'irredentismo croato non si fermò però a Zagabria: Bastianini che già nel dicembre 1941, riferendosi ad attentati compiuti a Spalato e Zara, aveva parlato di “solidarietà ustascia-comunista che sembrerebbe a prima vista impossibile e contro natura” (28), ritornò nell'autunno del 1942 a parlare di fermenti irredentistici d'ispirazione ustascia “mascherati” da attività ti-toiste (29).

L'irredentismo croato venne utilizzato sapientemente dalle Autorità tedesche, desiderose com'erano di estendere su quella che formalmente avrebbe dovuto essere un’ “area d'interesse italiano” il proprio controllo politico-economico. Poco interessati, a differenza del Governo di Roma, alle questioni territoriali, i tedeschi si erano dimostrati subito attenti alle potenzialità economiche del neonato Stato Indipendente Croato; d'altro canto in molti circoli croati le concessioni economiche ai tedeschi parevano

(25) Gian Nicola Amoretti, *La vicenda italo-croata nei documenti di Aimone di Savoia (1941-1943)*, Ipotesi, Rapallo, 1979, p. 100.

(26) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia (1942)*, op. cit., p. 725.

(27) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia (1942)*, op. cit., p. 725; Gian Nicola Amoretti, *La vicenda italo-croata nei documenti di Aimone di Savoia (1941-1943)*, op. cit., p. 111.

(28) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia (1941)*, U.S.S.M.E., Roma, 1981, p. 688.

(29) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia (1942)*, op. cit., p. 933.

un giusto prezzo da pagare in cambio di una protezione contro il rapace alleato d'oltre Adriatico. Un esempio di questo avvicinamento tedesco-croato ai danni dell'Italia si ebbe con il progetto del Porto di Ploce; l'idea era quella di creare una canalizzazione idro-ferroviaria per collegare, attraverso la deviazione del corso inferiore della Neretva, il vecchio porto di Ploce nella Dalmazia meridionale, ai giacimenti di bauxite ed alle riserve forestali della Bosnia-Erzegovina. Il governo di Zagabria cominciò i lavori all'inizio del 1942, ed i tedeschi s'impegnarono con elevati capitali e mettendo a disposizione delle Autorità croate l'Organizzazione Todt. Quando, agli inizi di maggio, i partigiani attaccarono i cantieri, sia gli italiani che i croati inviarono alcuni reparti preso Ploce. La "Legione Nera" del colonnello Juraj Francetic (responsabile di numerosi eccidi ai danni delle locali popolazioni serbo-ortodosse nell'estate precedente) tentò di assumere i poteri civili nel distretto interessato ai lavori, violando gli accordi che vietavano nella II zona la presenza di autorità militari croate e ponevano quelle civili sotto gli italiani. Dopo tensioni e resistenze, i legionari neri di Francetic abbandonarono la zona (29 maggio 1942) non prima di avere ucciso però un militare italiano⁽³⁰⁾, avere sparato dal loro treno contro una caserma italiana ed aver lanciato delle bombe a mano contro l'automobile di un *leader* cetnico collaborazionista, l'ex deputato del Partito nazionale jugoslavo Dobroslav Jevdjevic⁽³¹⁾. Oltre che stigmatizzare la crescente tensione in Dalmazia tra croati ed italiani, i fatti di Ploce misero alla luce l'accordo tedesco-croato in funzione anti-italiana. "L'Italia aveva lottato per due generazioni per scacciare i tedeschi dall'Adriatico", avrebbe dichiarato con amarezza l'ammiraglio Raineri-Biscia, "e la Germania ora vi è tornata, ha innalzato la bandiera della sua marina da guerra a Ploce..."⁽³²⁾. La questione specifica fu risolta con un accordo italo-tedesco che escluse i croati dai lavori esecutivi del progetto, ma i problemi relativi alla sovranità sulla II e III zona dalmata rimanevano ancora insoluti.

La vera questione non era tanto territoriale ma di ordine pubblico: le Autorità italiane erano entrate nella II e poi nella III zona l'anno precedente per impedire che lo scatenarsi dell'odio antiserbo degli ustascia potesse avere l'effetto dirompente di ingrandire il movimento di resistenza⁽³³⁾. Di conseguenza, il ritorno delle Autorità militari croate almeno nella

(30) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 393.

(31) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 395.

(32) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 399.

(33) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 402-403.

III zona veniva subordinato dagli italiani ad un accordo con le forze cetnico-nazionaliste presenti su quei territori e da tempo impegnate al fianco degli italiani nella repressione del movimento partigiano. Inoltre, il generale Roatta nutriva seri dubbi sulle capacità belliche delle Forze Armate di Zagabria: se i “corpi d'élite” (Milizia Ustascia, Legione Nera, Legione di Boban) per quanto spietati avevano dimostrato valore ed entusiasmo, lo stesso non poteva dirsi per l'esercito regolare croato (i *domobrani*), truppa immotivata, male addestrata e peggio equipaggiata. Si rendeva quindi necessario un incontro con le massime Autorità di Zagabria. Le trattative tra Supersloda ed il Governo croato si conclusero il 19 giugno 1942 a Zagabria, con l'accordo Roatta-Pavelic. Nella II zona l'ordine pubblico sarebbe stato di competenza “solidale” tra le Autorità civili croate e quelle militari italiane. Le unità militari croate (*domobrani*, ustascia e gendarmeria) sarebbero state poste sotto i comandi italiani; gli italiani avrebbero abbandonato la III zona (tranne il distretto di Karlovac, che si trovava proprio in quei giorni al centro di una piccola controffensiva partigiana), consegnando i presidi alle Autorità militari croate. Pavelic accettò l'impegno nella II e III zona delle bande cetniche anticomuniste: Roatta — dopo un lungo chiarimento con il *leader* politico-militare cetnico Jevdjevic ottenne dai serbo-ortodossi l'impegno per il riconoscimento dell'Autorità dello Stato Indipendente Croato⁽³⁴⁾.

L'accordo di Zagabria avrebbe potuto significare una svolta “storica” nei rapporti tra italiani, serbi e croati; in realtà le riserve e i dubbi sia da parte ustascia che da parte cetnica restarono, anzi, aumentarono, e gli italiani si trovarono a gestire una situazione sempre più confusa e dirompente mentre le forze di Tito iniziavano a riprendersi dalla sconfitta della primavera precedente. Nel villaggio di Foca, in Bosnia, gli ustascia che erano subentrati agli italiani, anziché impiegare le locali unità M.V.A.C. cetniche le attaccarono, annientandole e fucilando i prigionieri (giugno 1942); successivamente il villaggio fu assediato e conquistato dai cetnici del maggiore Bakovic e da alcuni distaccamenti mihajloviciani, i quali, dopo aver eliminato la resistenza ustascia si scatenarono in un lungo ed atroce eccidio della locale popolazione cattolica. L'arrivo del Battaglione *Aosta* il 23 agosto riuscì ad impedire un'ulteriore reazione da parte croata. Gli accordi di Zagabria furono accolti con freddezza da quasi tutti i *leaders* serbi, e le notizie degli scontri di Foca non contribuirono certo a mi-

(34) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 431.

gliorare la situazione. Se il già citato Jevdjevic (figura alquanto ambigua) aveva garantito a Roatta il riconoscimento da parte cetnica dello Stato Indipendente Croato, di tutt'altro avviso apparivano gli altri esponenti serbo-ortodossi. Visceralmente anticroato, e quindi poco convinto dagli accordi del 19 giugno, fu il potentissimo Comandante cetnico della Dalmazia settentrionale, il pope ortodosso Momcilo R. Djujic. In un discorso del 28 giugno 1942 Djujic denunciò intese politico-militari tra ustascia e comunisti con lo scopo di spezzare l'alleanza tra i cetnici e gli italiani. Le Autorità militari italiane della Dalmazia occupata videro quindi confermate sia le già citate preoccupazioni del Governatore Bastianini sia una serie di supposizioni in merito sollevate in più occasioni da alcuni ufficiali italiani⁽³⁵⁾. Djujic dichiarò altresì di essere fermamente contrario a qualsiasi accordo tra croati e, pur ribadendo la sua fedeltà agli italiani, affermò di essere pronto a spezzare l'alleanza con la II Armata se si fosse giunti ad una rinnovata amicizia tra italiani ed ustascia. Nel frattempo, il pope volle dimostrare la sua vicinanza politica alle Autorità militari italiane (l'obiettivo prioritario era per Djujic l'annientamento delle formazioni comuniste) ponendo 5000 suoi seguaci a disposizione del VI Corpo d'Armata; inquadrati in 10 battaglioni e coordinati da un "Comando Superiore delle Formazioni Anti Comuniste", i cetnici di Djujic furono trasformati in "Milizia Volontaria Anti Comunista — Dinara"; inizialmente, rispetto alle B.A.C. dei territori annessi, i volontari anticomunisti di Djujic rimasero all'esterno della struttura militare italiana, come una sorta di esercito alleato anche se sovvenzionato dagli italiani e con qualche ufficiale di collegamento italiano. Pur accogliendo favorevolmente l'arrivo dei cinquemila cetnici dinarici, gli italiani, a causa delle energiche posizioni anticroate di Djujic, si trovarono in un imbarazzante situazione nei confronti di Zagabria. Tale imbarazzo aumentò alla notizia che il combattivo pope era stato decorato al valor militare da Pietro II, in esilio a Londra.

Zagabria protestò vivamente e denunciò gli accordi italo-cetnici; gli italiani — che fino a quel momento avevano sostenuto la difficile tesi che i cetnici dalmati nulla avevano a che spartire con il comando della Ravna Gora, Mihajlovic, l' "Esercito Jugoslavo in Patria" e Pietro II — cercarono di correre al più presto ai ripari. In realtà le Autorità italiane erano perfettamente a conoscenza che il *vojvoda* Trifunovic-Brcanin (Comandante in capo di tutti i cetnici della regione e quindi anche dei dinarici di Djujic)

(35) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 433.

prendeva ordini da Mihajlovic: il 22 luglio 1942 Trifunovic-Brcanin e Jevdjovic avevano partecipato al convegno mihajloviciano di Pustopolje come rappresentanti dei distretti dalmati: al loro ritorno erano stati temporaneamente fermati ed interrogati dalla polizia militare del VI Corpo d'armata, la quale aveva preferito "sorvolare" sull'ambiguità dei *leaders* ortodossi. In seguito alla situazione creatasi dopo la decorazione impartita da Londra a Djujic, il 21 settembre 1942 Roatta incontrò Trifunovic-Brcanin. Durante le conversazioni lo scaltro *vojvoda* spalatino fu piuttosto chiaro in merito ai rapporti esistenti tra Ravna Gora ed i suoi cetnici: Mihajlovic:

"è soltanto un capo morale, con il quale i comandanti cooperarono in quanto i suoi ordini tengono conto dei veri interessi dei serbi... Ora in Bosnia ed in Erzegovina il popolo serbo nutre tali sentimenti di riconoscenza per l'Italia che non potrebbe fare mai nulla contro di essa, anche se ordinato dal Mihajlovic o da altri" (36).

Nonostante la perdurante ambiguità dei cetnici, costoro vennero ampiamente utilizzati dai comandi italiani in tutte le operazioni del 1942 successive alla "Trio" (Operazione "Velebit", del 16-19 luglio — che vide la contemporanea partecipazione al fianco degli italiani, di croati e serbo-ortodossi —, Operazione "Albia" del luglio/settembre). La partecipazione sempre più qualificata dei cetnici spinse i Comandi italiani ad organizzarne al meglio le strutture militari: la M.V.A.C. *Dinara* venne parzialmente inquadrata nella Divisione *Sassari* e fornita di uniformi e nuovi simboli (generici pugnali e fucili incrociati al posto delle imbarazzanti aquile bicipiti dei Karagegevic). Tali comportamenti della *Sassari* suscitarono perplessità e malumori presso il Quartier Generale di Djujic.

Analogamente a quanto Bastianini stava facendo nella Dalmazia annessa, Roatta tentò di organizzare nei territori occupati un corpo volontario anticomunista croato-cattolico: l'obiettivo era sempre quello di giungere ad un definitivo accordo serbo-croato che passasse attraverso la collaborazione con gli italiani, ed in più Supersloda doveva in qualche misura controbattere alla creazione, nei distretti orientali dello Stato Indipendente Croato, delle cosiddette "Divisioni legionarie", formazioni composte da croati e comandate da ufficiali tedeschi. Nel settembre nacque quindi la

(36) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), op. cit., p. 456.

“Milizia Territoriale Ustascia”, che non ebbe però lo stesso successo della M.V.A.C., essendo tendenzialmente più anti-italiana e vittima di incontrollate infiltrazioni titoiste⁽³⁷⁾.

L'esperimento di una M.V.A.C. croato-cattolica fu di fatto abbandonato poco tempo dopo: Supersloda si stava attrezzando per scatenare la più importante operazione di repressione del movimento partigiano in Bosnia, ed avrebbe avuto bisogno di tutte le forze etniche disponibili.

Trifunovic-Brcanin garantì a Roatta per l'Operazione “Dinara” 28.000 uomini (dei quali 16.000 “autonomi” e 12.000 apertamente operanti con le Forze Armate italiane). L'operazione, che si divise in due fasi, “alfa” e “beta”, mise in luce tutti i problemi inerenti ai difficili rapporti italo-serbo-croati. Durante la fase “alfa” la M.V.A.C. etnica e le formazioni serbo-ortodosse “autonome” si scatenarono in spaventose atrocità contro la popolazione civile croato-cattolica e musulmana⁽³⁸⁾.

Inoltre i *leaders* etnici si rifiutarono categoricamente di collaborare con le Autorità e le Forze Armate di Zagabria; questa situazione irritò a tal punto Pavelic che Roatta fu costretto a limitare nella fase successiva l'impiego della M.V.A.C. e degli altri reparti etnici (ottobre 1942). L'Operazione “Dinara” comunque si concluse con successo, anche se gran parte delle forze partigiane erano riuscite a sfuggire alla morsa delle truppe dell'Asse. L'entusiasmo per la parziale vittoria fu piuttosto breve: i rovesci militari nordafricani suggerirono un cambiamento della politica filoserba sino a quel momento seguita dai Comandi italiani. Il rischio di uno sbarco anglo-americano nella penisola balcanica si stava facendo sempre più reale: bisognava iniziare a trattare la M.V.A.C. e gli altri reparti etnici “con una certa vigilanza”, come scrisse Roatta “*perché in caso di uno sbarco del nemico si metterebbero contro di noi*”⁽³⁹⁾.

Ad ogni modo, nelle ultime azioni dell'anno — emblematicamente difensive — presso i villaggi di Bosansko Grahovo e Gracac gli italiani utilizzarono la M.V.A.C. etnica ancora una volta su vasta scala, nonostante i dubbi che Roatta e Supersloda iniziavano a sollevare circa la fedeltà dei distaccamenti etnici. Alla fine di novembre, subito dopo l'evacuazione di Gracac, Djujic chiamò dall'Erzegovina alcuni distaccamenti direttamente collegati a Mihajlovic: costoro, accusando la M.V.A.C.

(37) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 612.

(38) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 752.

(39) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 787.

di scarsa sensibilità nazionale, diffusero tra i combattenti serbo-ortodossi una certa propaganda anti-italiana: la data dell'agognato sbarco anglo-americano in Dalmazia si stava avvicinando, e l'esercito cetnico doveva prepararsi a sollevare le armi contro i suoi vecchi alleati nella guerra contro il movimento partigiano.

Il 1942 si concluse sia nella Dalmazia annessa che in quella occupata con una serie di sanguinosi scontri che videro impegnati tutti i contendenti, e che dimostrarono per l'ennesima volta e nonostante le quattro offensive scatenate nella regione dall'inizio dell'anno, che il movimento partigiano si era ormai definitivamente trasformato in esercito con strutture consolidate e consenso popolare. *"I partigiani"*, scrive Oddone Talpo, *"non combattevano più secondo l'iniziativa dei singoli capi; ora dimostravano una visione quasi professionale del campo di battaglia, con nuovi criteri tattici"* ⁽⁴⁰⁾: era nato l'Esercito Nazionale di Liberazione jugoslavo.

La situazione in Montenegro risultava nel 1942, rispetto alla Dalmazia, meno complessa dal punto di vista etnico ma più articolata dal punto di vista politico.

Successivamente al fallimento del progetto di restaurazione del Regno del Montenegro (risposta "tutta italiana" a quello Stato Indipendente di Croazia a mezzadria con i tedeschi), il 3 ottobre 1941 Mussolini aveva nominato — al posto dell'Alto Commissario civile, Serafino Mazzolini — il generale Alessandro Pirzio Biroli, "Governatore Militare" della Regione. L'insurrezione del luglio ed il dilagare dell'attività partigiana e cetnico-nazionalista avevano suggerito un accantonamento, per lo meno temporaneo, dei progetti di restaurazione, e l'adozione di misure squisitamente "militari" per la pacificazione dei territori occupati. Questo almeno nelle intenzioni del Duce e del Comando Supremo. In realtà Pirzio Biroli si rivelò attento alla complessa situazione politica montenegrina più di quanto avesse lasciato intendere, e — unendo tale sua attività politica alle azioni militari di controguerriglia e repressione — ottenne nel corso del 1942 risultati estremamente soddisfacenti, soprattutto se paragonati alle altre regioni occupate od annesse della ex Jugoslavia.

"Prima di adottare provvedimenti di rigore assoluto e di repressione ad ogni costo della rivolta con metodi strettamente militari" — aveva scritto il neoinsediato Governatore in un telegramma a Ciano del 1°

(40) Oddone Talpo, *Dalmazia — Una cronaca per la storia* (1942), *op. cit.*, p. 761.

dicembre 1941 — “...potrebbe essere tentata la possibilità di sfruttare sentimenti di ostilità e di stanchezza di molti elementi sani del paese per coinvolgere nella responsabilità tali elementi e chiedere loro una collaborazione attiva nella repressione della rivolta. Per ottenere una simile collaborazione occorrerebbe però dare ad alcuni elementi responsabili una più o meno larvata responsabilità, che essi del resto chiedono da molto tempo. Senza giungere alla formazione di un Governo o di una consulta montenegrina, soluzione da scartarsi ad ogni modo data la situazione generale e la cattiva esperienza fatta in proposito, si potrebbe tentare la costituzione di un comitato per la pacificazione del Montenegro formato da elementi fedeli, scelti nei vari distretti, che sarebbe possibile raccogliere... Una simile soluzione” — aveva concluso Pirzio Biroli — “...ci permetterebbe di soddisfare in maniera indiretta il desiderio di questa gente di avere una voce anche se indiretta nella gestione delle cose del Paese, e permetterebbe una azione contro i ribelli, condotta da montenegrini con la stessa tattica e gli stessi mezzi dei ribelli, in regione di difficile accesso a truppe regolari” ⁽⁴¹⁾.

Il “Comitato” proposto dal Governatore avrebbe dovuto raggruppare tutte le forze anticomuniste presenti nella Regione. Anzitutto i cosiddetti “verdi” (*zelenasi*) ossia i seguaci dell'ex segretario del Partito federalista montenegrino Skula Drljevic e di alcuni vecchi alti ufficiali del disciolto esercito montenegrino, separatisti e legittimisti, fautori della restaurazione del Regno dei Petrovic-Njegos e collaborazionisti della prima ora mediante le formazioni di *Krilasi* (da *krila* = “ali”, ossia formazioni fiancheggiatrici) inquadrare dal Comando Truppe Montenegro (già XIV Corpo d'Armata) in una locale Milizia Volontaria AntiComunista, posta agli ordini dell'ex generale montenegrino Krsto Popovic.

Oltre ai verdi — presenti soprattutto nelle città e nelle regioni costiere — esisteva il cosiddetto partito dei “bianchi” (*bjclasi*) che facevano capo all'ex Bano della provincia montenegrina, generale Blaso Djukanovic; i bianchi o “unionisti” — che avevano organizzato insieme ai titoisti la rivolta del luglio 1941 — erano favorevoli ad una ricomposizione del Montenegro nella Serbia ed avevano un seguito popolare assai più elevato dei

(41) *Il Governatore militare del Montenegro Pirzio Biroli, al Ministro degli Esteri, Ciano, Telegramma riservato segreto non divulgabile n. 42783/1078 p.r. — Cettigne, 1° dicembre 1941; in: Ministero degli Affari Esteri, Documenti diplomatici italiani, Serie IX (1939-1943), vol. VII, Istituto Poligrafico e Zecca di Stato — Libreria di Stato, Roma, 1987, doc. n. 796, pp. 810-811. Pirzio Biroli dipendeva per gli affari civili e politici dal Ministero degli Esteri e per le questioni militari dal Comando Supremo.*

seguaci di Drljevic, soprattutto nelle regioni montuose dell'entroterra: separatisi dai comunisti sin dalla fine di luglio 1941, i bianchi avevano iniziato ad intraprendere azioni di controguerriglia antipartigiana dall'agosto successivo.

Inoltre, su posizioni genericamente "jugoslave" (o "jugoslaviste"), nell'ottobre 1941 si era costituita attorno al maggiore Djordje Lasic ed al maggiore Pavle Djurisic un'"Organizzazione degli ufficiali per la difesa del popolo montenegrino", collegata direttamente a Draza Mihajlovic, con Lasic "Comandante in capo delle forze cetniche nel Montenegro" e Djurisic "Comandante delle forze cetniche nel Sangiaccato" ⁽⁴²⁾. La frammentata situazione politica si complicava ulteriormente con la presenza di milizie della minoranza etnica musulmana (gli "arnauti") e skipetara (i reparti "Katchak"), sorti per difendere tali minoranze dagli spietati attacchi e dai sanguinosi pogrom compiuti con particolare ferocia soprattutto dai cetnici di Lasic e Djurisic.

Il progetto d'unificazione di Pirzio Biroli iniziò con la creazione di un'"Amministrazione Civile del Montenegro" composta da quei dirigenti "verdi" più favorevoli all'accordo con le altre formazioni anticomuniste (Drljevic — estremista e contrario ad ogni accordo — ne fu escluso). Nel gennaio 1942 il tenente colonnello Bajo Stanisic — popolare figura di esponente "bianco" che durante la guerra d'aprile aveva condotto nel settore di Scutari le uniche operazioni vittoriose dell'esercito jugoslavo — si autoproclamò comandante di una "Armata nazionale di liberazione del Montenegro e dell'Erzegovina", distinguendosi dal suo diretto superiore Djukanovic ⁽⁴³⁾; il 17 febbraio Stanisic si incontrò con il Comando della Divisione Taro, sottoscrivendo con gli italiani un accordo. Il leader "bianco" sarebbe rimasto in contatto con i comandi locali italiani e non avrebbe condotto alcuna azione militare contro le forze d'occupazione; gli italiani, di contro, si impegnarono a riconoscere l'autorità di Stanisic in alcune aree montuose nei pressi di Cettigne, consegnarono al capo nazionalista ingenti quantitativi di armi ed equipaggiamento, e liberarono alcuni ufficiali del suo Stato Maggiore catturati l'anno precedente ⁽⁴⁴⁾. Il 6 marzo Pirzio Biroli stipulò con uno dei due comandanti mihajloviciani, Djurisic,

(42) Jozo Tomasevic, *The Chetniks, War and revolution in Yugoslavia 1941-1945*, Stanford University Press. Stanford, 1975, p. 210.

(43) Stephen Clissold, *La Jugoslavia nella tempesta*, Garzanti, Milano, 1952, p. 126.

(44) Jozo Tomasevic, *The Chetniks, War and revolution in Yugoslavia 1941-1945*, op. cit., p. 210.

un patto di collaborazione tra le truppe cetniche ed il Comando della Divisione *Venezia*, valido per i distretti sud-orientali della Regione⁽⁴⁵⁾. Infine, il 9 marzo 1942, le forze “bianche” e quelle cetniche si unificarono, ed il generale Djukanovic venne nominato comandante supremo di tutte le forze nazionaliste montenegrine, con l’approvazione di Mihajlovic. Le forze bianco-cetniche si affiancarono alle truppe italiane nelle operazioni di repressione del maggio-luglio 1942⁽⁴⁶⁾, assumendo un ruolo sempre più centrale nello scenario politico-militare della regione, a discapito tanto dei titoisti (i quali videro calare nel corso dell’anno la loro popolarità) quanto degli ormai screditati verdi della M.V.A.C. Al termine delle vittoriose operazioni dell’estate, il Governatore comprese che era giunto il momento di concludere un accordo definitivo che ponesse tutte le forze nazionaliste al fianco del Comando Truppe Montenegro. Il 24 luglio 1942 il generale Djukanovic e Pirzio Biroli si incontrarono a Cettigne e siglarono un accordo “onnicomprensivo” di alleanza e collaborazione tra le unificate forze bianco-cetniche e gli italiani. Le truppe bianco-cetniche avrebbero dovuto combattere soltanto i partigiani ed avrebbero dovuto collaborare con gli italiani nel mantenimento della legge e dell’ordine, soprattutto nelle campagne; dall’unificazione tra alcuni reparti bianco-cetnici e la M.V.A.C. di Popovic (le due milizie già da qualche tempo operavano insieme in maniera saltuaria) sarebbero sorti tre “distaccamenti volanti” di 1500 uomini ciascuno sotto i comandi di Djuriscic, Popovic e Stanisic; vennero definiti ulteriori accordi relativi ad armi, paghe ed aiuti alle famiglie dei caduti e dei feriti nazionalisti, che sarebbero stati concessi dalle Autorità italiane; venne costituito un “Comitato dei Nazionalisti montenegrini” composto da cetnici, bianchi e verdi sotto la presidenza di Djukanovic⁽⁴⁷⁾. Si giunse ad una separazione amministrativa della Regione, e le Autorità italiane concessero ai nazionalisti, una certa autonomia “parziale e controllata”⁽⁴⁸⁾, ma senz’altro efficace: al generale Popovic fu affidato il litorale meridionale e i distretti dell’immediato entroterra; il distretto di Kolasin passò sotto il controllo delle truppe di Djuriscic; la vecchia fortezza di Ostrog,

(45) Jozo Tomasevic, *The Chetniks, War and revolution in Yugoslavia 1941-1945*, op. cit., p. 210.

(46) Salvatore Loi, *Le operazioni delle unità italiane in Jugoslavia (1941-1943)*, U.S.S.M.E., Roma, 1978, p. 249.

(47) Jozo Tomasevic, *The Chetniks, War and revolution in Yugoslavia 1941-1945*, op. cit., p. 211.

(48) Salvatore Loi, *Le operazioni delle unità italiane in Jugoslavia (1941-1943)*, op. cit., p. 250.

espugnata ai partigiani, fu affidata infine a Stanisić ed al Comando Supremo di Djukanović. Complessivamente l'accordo del 24 luglio aveva collocato al fianco degli italiani una forza militare di circa 4500 militi "legalizzati" (i "distaccamenti volanti") più circa 31.000 nazionalisti di varia provenienza, in una posizione più "autonoma" ⁽⁴⁹⁾. Soltanto il maggiore Lasić, fedelissimo a Ravna Gora, continuò ad agire ambigualmente ed autonomamente, restando alla macchia e collaborando saltuariamente con gli italiani, in attesa che la situazione si evolvesse.

Il 24 ottobre 1942 ad Ostrog fu organizzata dai collaborazionisti di Djukanović una grande manifestazione unitaria di tutte le componenti nazionaliste, in ricordo dei "*caduti italiani e montenegrini contro il comunismo*", alla presenza del Governatore. L'agenzia Stefani diffuse il seguente comunicato:

"Protestando sentimenti di devozione all'Italia, alla Maestà del Re Imperatore, alla Regina Imperatrice ed al Duce del Fascismo, i maggiorenni del Montenegro hanno voluto riaffermare con giuramento la loro volontà di collaborare, insieme con le Autorità italiane, al mantenimento dell'ordine, alla tranquillità ed alla rinascita del Paese" ⁽⁵⁰⁾.

Da notare, oltre alla convinta sottomissione agli occupatori, l'assenza di riferimenti all'ormai abbandonato progetto dello "Stato Indipendente Montenegrino". L'accordo "onnicomprendente" fu il capolavoro di Pirzio Biroli. Le combattive truppe nazionaliste, bene armate, motivate e guidate da *leader* politico-militari assai popolari, consentirono agli italiani di mantenere la situazione della Regione sostanzialmente sotto controllo per tutto il 1942 e per parte dell'anno successivo, riducendo le attività titoiste in tutto il Montenegro.

Dipendenti sempre dal Comando Truppe Montenegro furono i distretti del Kosovo e della Methoja nonché i territori della Macedonia nord-occidentali. Anche in tali regioni le Autorità italiane si inserirono nello scontro etnico, cercando di conquistare il massimo consenso possibile. Gli italiani improntarono la loro politica a criteri di difesa ed esaltazione della tradizione culturale albanese assai diffusa nella Regione; la liberazione dal "giogo" serbo era stata accolta con entusiasmo da parte della maggio-

(49) Jozo Tomasević, *The Chetniks, War and revolution in Yugoslavia 1941-1945*, op. cit., p. 212.

(50) "La guerra mondiale" — notiziario periodico, in: *Relazioni Internazionali* del 31 ottobre 1942, anno VIII, n. 44, raccolta n. 8, p. 1188.

ranza skipetara della popolazione che in parte accettò di collaborare con le nuove Autorità. Le due regioni erano state divise in tre prefetture alle quali erano affiancate tre federazioni del Partito Fascista Albanese. Tanto i prefetti quanto i segretari federali furono scelti dalle Autorità di Tirana (su consiglio italiano) tra esponenti locali da sempre distintisi per le loro posizioni proalbanesi e di conseguenza filo-italiane; utilizzando criteri analoghi erano state nominate le autorità circondariali e di villaggio. Il "Presidente di villaggio" coordinava la lotta antipartigiana al fianco delle truppe italo-albanesi e si serviva delle "Guardie di villaggio" (*Vulmentari*), cioè gli ex appartenenti a quelle bande irregolari filoalbanesi utilizzate dagli italiani durante la guerra d'aprile e caratterizzate da un viscerale odio antiserbo⁽⁵¹⁾.

Sino all'agosto 1942 i settori nazionalisti favorevoli ad una Grande Albania libera ed indipendente e contrari all'occupazione italiana del Kosovo (ed alla sudditanza di Tirana a Roma), riuniti attorno all'occupazione militare clandestina del *Bali Komptar*, si erano contrapposti alle Autorità italiane ed ai *Vulmentari* collaborazionisti della prima ora. Dinanzi all'intensificarsi dell'attività titoista, i *balisti* ed i *vulmentari* giunsero alla fine dell'estate 1942 ad un accordo suggerito dagli italiani di collaborazione in funzione anticomunista⁽⁵²⁾. In seguito, le Autorità italo-albanesi costituirono con le truppe collaborazioniste kosovane unificate e con elementi albanesi il VII battaglione delle camicie nere, con sede a Prizren, una cittadina a sud-ovest di Pristina. Il "settimo" si dimostrò, soprattutto verso la fine del 1942, estremamente duro non soltanto nella repressione antipartigiana ma anche nei confronti della locale minoranza serbo-montenegrina⁽⁵³⁾. Da notare come le persecuzioni antiserbe da parte dei kosovani collaborazionisti divennero di tale gravità da costringere le Autorità

(51) Giordano Bruno Guerri, "Bottai 'capobanda' in Albania", in: *Storia Illustrata* n. 276, novembre 1980, p. 42. Il Ministro dell'Educazione Nazionale italiano, Giuseppe Bottai, era stato nominato da Mussolini il 4 aprile 1941 "Ispettore generale delle Forze Irregolari albanesi" operanti a Scutari, a Durazzo, nel Dibrano e nel Kosovo durante la guerra contro la Jugoslavia. Le forze albanesi sotto il suo comando sarebbero state in seguito chiamate "gli irregolari di Bottai".

(52) Michele Rallo, *L'epoca delle rivoluzioni nazionali in Europa (1919-45)*, — Vol. II: *Jugoslavia*, Settimo Sigillo, Roma, 1989, p. 89.

(53) Jovan Marjanovic, "The German occupation system in Serbia in 1941", in: AA.VV., *Les systèmes d'occupation en Jugoslavie 1941-1945*, op. cit., p. 292.

italiane ad intervenire, per evitare che la reazione delle popolazioni perseguitate spingesse queste ultime ad ingrandire le formazioni titoiste⁽⁵⁴⁾.

I settori più intransigenti del nazionalismo kosovano (soprattutto i *balisti*) reagirono con irritazione agli interventi di mediazione delle Autorità italiane; tale irritazione fu utilizzata dai tedeschi e dai bulgari, i quali — occupando rispettivamente i distretti limitrofi serbi e macedoni — non gradivano la presenza italiana nel Kosovo ed agitavano conseguentemente la piazza, mediante alcuni “agenti provocatori”, per aumentare colà il proprio consenso popolare⁽⁵⁵⁾. Al di là delle difficoltà con alcuni elementi nazionalisti intransigenti, e delle ostilità della minoranza serbo-montenegrina, i rapporti tra italiani e kosovano-albanesi si mantennero complessivamente nel corso del 1942 ad un buon livello. Ne è dimostrazione la relativa calma che si ebbe nel corso dell'anno sul fronte militare.

Le Isole Ionie (Corfù, Cefalonia, Zante, Leucade ed alcune isole minori) erano state dichiarate separate dall'ex Regno di Grecia ed appartenenti alla “Grande Comunità del Nuovo Impero Romano” il 1° agosto 1941⁽⁵⁶⁾; l'ex segretario nazionale del P.N.F. Pietro Parini si era insediato a Corfù in qualità di “Responsabile degli Affari Politici delle Isole Ionie”, ovvero Governatore.

Nel corso del 1942 Parini, coadiuvato dal “Consiglio Politico delle Isole Ionie” (composto prevalentemente da italiani) proseguì con energia la politica di “italianizzazione forzata” iniziata all'indomani del suo insediamento. Era già stata introdotta la legislazione italiana in sostituzione di quella ellenica; al posto dei giornali in lingua greca venivano stampati il *Giornale del Popolo delle Isole Ionie* (in lingua italiana) ed il *Bollettino Ufficiale degli Affari Politici delle Isole Ionie* (in lingua greca ed italiana); era stata introdotta la “dracma ionica”, che sostituiva la dracma ellenica, e che era stata messa in circolazione dalla sede locale della Banca d'Italia (al posto del Banco di Grecia) senza alcuna copertura turca⁽⁵⁷⁾; tutti gli ammini-

(54) Salvatore Loi, *Le operazioni delle unità italiane in Jugoslavia (1941-1943)*, op. cit., p. 238.

(55) Salvatore Loi, *Le operazioni delle unità italiane in Jugoslavia (1941-1943)*, op. cit., p. 238-239.

(56) Vasilios Efraimidis, *Le système instauré en Grèce par les occupants fascistes*, intervento al 3° congresso internazionale sulla storia della resistenza europea di Karlovy (2-4 settembre 1963), copia fotostatica della relazione, p. 4.

(57) L'introduzione della “dracma ionica” avrebbe avuto catastrofiche conseguenze all'indomani dell'armistizio italiano: la reintroduzione della dracma greca avrebbe fatto perdere alla moneta d'occupazione italiana il suo peraltro già effimero valore, e gli abitanti delle isole si sarebbero trovati in possesso di ingenti quantità di cartamoneta improvvisamente divenuta inutilizzabile.

stratori pubblici greci erano stati licenziati e rimpiazzati con funzionari italiani, e quelli di origine extra-ionica erano stati espulsi; i gendarmi erano stati parzialmente congedati e sostituiti dai carabinieri; erano stati altresì introdotti i programmi scolastici in vigore nel Regno d'Italia; i giudici greci, inizialmente utilizzati da Parini, vennero rimpiazzati con un Tribunale militare italiano con sede a Corfù. *"Le isole ioniche"*, si leggeva sui pacchetti di sigarette in circolazione sulle isole *"rendono omaggio a Roma, alla quale sono indissolubilmente legate"* (58). In effetti il *"ripristino dell'ordine veneziano"* e la conseguente *"italianizzazione"* di Parini — da un certo punto di vista ancora più drastica di quella di Bastianini e Grazioli — ebbe come scopo l'energica e repentina interruzione di tutti i legami culturali e storici con la vecchia Madrepatria. Persino i passaporti dei cittadini ioni non sarebbero stati più validi per la Grecia continentale. *"Le isole"*, scrive lo storico greco Vasilios Efraimidis *"si trovarono isolate dal resto della Grecia dal punto di vista legislativo, amministrativo, giudiziario, economico"* (59). Nonostante nell'Atene occupata operasse il Governo *quisling* del generale Tsolakoglou, ogni commercio tra le isole ed il cosiddetto "Stato Greco" (denominazione con cui Tsolakoglou indicava l'ex Regno ellenico) venne proibito dall'autorità governatoriale. Parini istituì la "Società Anonima del Commercio Ionico" (S.A.C.I.) che monopolizzò la produzione di olio d'oliva ed uva passa, canalizzandola, con prezzi di favore, sul mercato italiano. L'isolamento dell'arcipelago, d'altro canto, preservò gli abitanti tanto dalla spaventosa carestia dell'inverno 1941-1942 quanto dalla conseguente crisi economica che investì tutta la penisola ellenica; ma il relativo benessere non servì alla creazione di un consenso popolare, peraltro non particolarmente ricercato dalle autorità d'occupazione.

Le misure draconiane di Parini, coadiuvato dalla locale federazione del P.N.F. (composta essenzialmente da italiani e da qualche greco affine ideologicamente al fascismo) aumentarono il malumore tra la popolazione locale. Le proteste di alcuni esponenti della vita politica ionica prebellica giustificarono, all'inizio del 1942, l'apertura di un campo di concentramento sull'isola di Paxos ed in seguito di due sue "succursali" ad Othoni e Lazarati. In questi centri di raccolta la polizia di Parini raggruppò circa 3500 oppositori, ed il 1° Ufficio nazionale ellenico dei crimini di guerra nella sua relazione accusatoria illustra una serie di "atrocità" compiute

(58) Vasilios Efraimidis, *Le système instauré en Grèce par les occupants fascistes*, op. cit., p. 5.

(59) Vasilios Efraimidis, *Le système instauré en Grèce par les occupants fascistes*, op. cit., p. 6.

ai danni di alcuni internati da parte di alcune guardie italiane dei campi ⁽⁶⁰⁾. Verso la fine del 1942 nell'entroterra di Corfù, Cefalonia e Zante si costituirono alcune bande irregolari, che la storiografia della Resistenza ellenica non inquadra in alcun movimento costituitosi sul continente: si trattò, infatti di una ribellione del tutto autoctona, nata dal difficile clima creato dall'energica attività governatoriale, e priva di alcun collegamento con gli eserciti di liberazione sorti oltremare. Soltanto a Leucade si formarono negli ultimi mesi del 1942 alcuni distaccamenti dell' "Unione Greca Nazionale-Democratica" (EDES), i partigiani d'ispirazione conservatrice del generale Napoleone Zervas. Ad ogni modo, tali formazioni (sia gli "irregolari" che i militi dell'EDES) sarebbero divenuti operativi soltanto all'inizio dell'anno seguente: per tutto il 1942 la situazione politico-militare del Governatorato delle Isole Ionie fu senz'altro tranquilla, soprattutto se paragonata a quanto dovevano affrontare Grazioli in Slovenia e Bastianini in Dalmazia.

Una situazione ancora più tranquilla dal punto di vista politico e militare si ebbe, nel 1942 nelle Isole Egee occupate dagli italiani ed annesse al preesistente Governatorato del Dodecanneso (le Cicladi — tranne Milos, che era sotto controllo tedesco —, le Sporadi, Samos ed Ikaria). Su ogni isola era stato nominato dall'Alto Comando Italiano in Grecia un Governatore, quasi sempre un ufficiale inferiore, con piccoli reparti militari a disposizione. L'affabilità delle popolazioni locali e la sensazione di totale isolamento dagli eventi bellici che colpiva gli stessi militari italiani contribuirono a creare un buon rapporto, soltanto sporadicamente incrinato dall'ottusità di qualche governatore particolarmente zelante. Nell'agosto 1942 il tenente Marsiglio, Governatore di Sifson, bloccò la distribuzione dei viveri alla popolazione locale per cinque giorni come rappresaglia per il furto di legname subito dalla guarnigione italiana locale, peggiorando sensibilmente i rapporti ⁽⁶¹⁾; un altro episodio che guastò il clima relativamente sereno tra le popolazioni egee e le autorità d'occupazione fu il governatorato del capitano Lenti a Naxos, durante il quale venne distrutto l'antichissimo Tempio d'Apollo, alcuni sepolcri millenari vennero trasformati in depositi di munizioni, il Museo archeologico fu convertito in cinema per la truppa ed alcuni preziosissimi oggetti in marmo di detto

(60) Office national hellénique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, Athenis, 1946, p. 87.

(61) Office national hellénique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 82.

museo trasformati in “servizi igienici” per la ritirata da campo ⁽⁶²⁾. Ma furono episodi sporadici ed in ogni caso assai meno gravi di quanto compiuto dalle autorità d'occupazione tedesche e soprattutto bulgare: per tutto il 1942 nel Dodecanneso e nell'arcipelago egeo occupato dagli italiani, salvo alcuni casi isolati, non si ebbero né sollevazioni né scontri a fuoco degni di nota.

Se l'occupazione delle Isole Ionie ed Egee rappresenta un caso a sé stante, per le particolari condizioni d'isolamento in cui si vennero a trovare tanto le Autorità italiane quanto le popolazioni locali, la situazione nella Grecia continentale si può più facilmente inserire nel contesto generale dell'occupazione italiana della penisola balcanica. Si possono tuttavia riscontrare nelle regioni elleniche continentali occupate dalle truppe italiane alcune differenze sostanziali rispetto ai territori della ex Jugoslavia. Anzitutto la Grecia non presentava quelle divisioni etnico-religiose che caratterizzavano viceversa i territori slavi settentrionali; le forze d'occupazione italiane non poterono di conseguenza inserirsi nei conflitti tra le diverse etnie, come avevano fatto in Dalmazia o nel Kosovo, per accattivarsi simpatie e consensi. Laddove — come nell'Epiro, nel Pindo ed in Tessaglia — esistevano minoranze etniche (turco-albanesi, valacco-rumene e bulgare), esse furono utilizzate dalle Autorità italiane, ma si trattò comunque di episodi limitati e circoscritti a qualche distretto. Inoltre il forte sentimento nazionale unitario del popolo greco creò una sorte di parete impermeabile tra gli occupatori e gli occupati. Tale diffidenza da parte del popolo greco — nella coscienza popolare gli italiani erano visti come gli aggressori dell'ottobre 1940, e come i responsabili di una guerra non voluta dalla Grecia — perdurò per tutto il 1942, e crebbe con il peggioramento delle condizioni economiche del Paese occupato. Gli italiani si mantennero complessivamente “distanti”, evitando un eccessivo coinvolgimento con le locali popolazioni (come invece era stato fatto in Jugoslavia), e fu proprio questo distacco che preservò in qualche modo gli italiani da quell'astio che invece riuscirono a scatenare tra la popolazione greca le Autorità tedesche con la loro durissima politica repressiva o quelle bulgare con la loro spietata denazionalizzazione della Macedonia e della Tracia. Si ebbero da parte di alcuni reparti o comandi locali italiani degli eccessi durante le repressioni, e furono anche commessi dei crimini. Ma — come

(62) Office national hellénique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 92.

riconosce lo stesso Ufficio nazionale ellenico dei crimini di guerra — tali azioni, “individuali” e comunque circoscritte, furono “inferiori a quelle imputabili ai tedeschi”⁽⁶³⁾.

L'Armata “*Sagapò*” — come venne popolarmente definita l'XI Armata — fu comunque esercito d'occupazione, e dovendo amministrare un'estesa porzione di territorio ellenico, dovette affrontare nel 1942 la nascita e lo sviluppo di un forte ed agguerrito movimento di resistenza.

La Grecia continentale era infatti quasi completamente sotto controllo italiano: l'Epiro fino al golfo di Ambrakinòs, compresa la provincia di Arta, ed escluso il distretto di Tsamuria che era stato incorporato nella “Grande Albania”; la Tessaglia; la Grecia Centrale (ossia la regione del Pindo e la Rumelia esclusa l'Attica, Atene ed il Pireo, controllati dai tedeschi); l'Isola Eubea; il Peloponneso. Ad Atene — sotto controllo tedesco — si trovava la sede dell'Alto Comando Italiano in Grecia, con a capo il generale Carlo Geloso, Comandante dell'XI Armata, in seguito sostituito dal generale Basilio Vecchiarelli.

Nei primi mesi del 1942 la situazione economica del Paese era disastrosa: le spoliazioni compiute dalle truppe dell'Asse all'indomani dell'invasione avevano ridotto le riserve alimentari. La conseguente terribile carestia dell'inverno 1941-1942 si abbatté sulle principali città del Paese. In un rapporto della Croce Rossa Internazionale del febbraio 1942 si calcolava che la popolazione ateniese cercava di sopravvivere con 204 calorie giornaliere pro capite, contro un minimo vitale di 2500⁽⁶⁴⁾. Le Autorità tedesche — ansiose di scaricare sul non amato alleato responsabilità che viceversa erano comuni — dinanzi alle proteste sollevate dal governo Tsolakoglou, si affrettarono ad incolpare della carestia gli italiani, ai quali era stata data la responsabilità della distribuzione delle derrate alimentari. Delle 150mila tonnellate di cereali che avrebbero dovuto essere distribuite tra la popolazione, ne giunsero ad Atene soltanto 20.000⁽⁶⁵⁾. La popolazione, stremata dalla fame e dalle malattie, fonti greche riportano la cifra, forse esagerata, di 260.000 morti d'inedia tra il settembre 1941 e l'aprile

(63) Office national hellénique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envabisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 82-83.

(64) A. Papagos, *La Grecia in guerra*, Garzanti, Milano, 1950, p. 86.

(65) Giorgio Vaccarino, *La Grecia tra la resistenza e guerra civile 1940-1949*, Franco Angeli, Milano, 1988, p. 50.

1942⁽⁶⁶⁾ — accusò le Autorità italiane di condurre tale politica alimentare per far deperire volutamente la gente con lo scopo di impedirle di sollevarsi contro le Autorità.

La situazione si presentava quindi, nei primi mesi del 1942, alquanto incandescente. Il 26 gennaio, e poi il 17 ed il 25 marzo, il neocostituito "Fronte di liberazione nazionale" (EAM) — controllato dal Partito comunista greco — organizzò nella capitale manifestazioni di protesta alle quali presero parte numerosi mutilati di guerra. I carabinieri (che con la *Felgendarmerie* avevano la responsabilità dell'ordine pubblico ad Atene) intervennero energicamente e repressero con durezza la protesta. Il 15 giugno l'EAM organizzò in diverse località del Peloponneso una serie di scioperi contadini, nonostante fosse stata proibita dalle Autorità militari italiane qualsiasi attività sindacale; l'intervento dell'Esercito stroncò quello che si stava rapidamente trasformando in un vero e proprio moto insurrezionale. I molti arrestati vennero inviati dagli italiani nel campo di concentramento di Larissa, in Tessaglia. Ma ormai la miccia della sollevazione era stata innescata.

Nella tarda estate si costituirono in Epiro i primi distaccamenti partigiani "autonomi" (gli *andartes*); in seguito l'E.A.M. avrebbe riorganizzato tali formazioni, costituendo il primo nucleo dell'"Esercito Popolare di Liberazione Nazionale" (E.L.A.S.). Il 9 settembre a Rika, nei pressi del Monte Ghiona, nella Grecia Centrale, si ebbe la prima azione militare della resistenza greca: la locale guarnigione italiana venne annientata. Rispondendo ad un appello insurrezionale dell'E.A.M., tutti i distaccamenti partigiani iniziarono a colpire quasi simultaneamente i presidi italiani, prima nelle Grecia Centrale, quindi in Tessaglia e nell'Epiro. L'Alto Comando Italiano di Atene rispose alla difficile situazione organizzando i cosiddetti "comandi da caccia", piccoli distaccamenti che avrebbero dovuto contrastare le azioni dei partigiani con tattiche di controguerriglia; ciò nonostante la rivolta dilagò negli ultimi mesi dell'anno su tutto il territorio occupato. Un rapporto dell'*Abwehr* di Atene del 20 novembre 1942 fotografava una situazione in Tessaglia estremamente preoccupante: "*L'attività delle bande continua*", e proseguiva: "*Da parte italiana sono state soppresse tutte le informazioni in proposito*"⁽⁶⁷⁾. Il dato è significativo, rappresentando

(66) Office national hellénique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 89-91.

(67) A. Papagos, *La Grecia in guerra*, op. cit., p. 161.

quello che fu probabilmente il vero “punto debole” del sistema d’occupazione italo-tedesco in Grecia: la quasi totale mancanza di coordinamento e di cooperazione tra i due Alti Comandi. Gli attriti tra i due Eserciti alleati si sarebbero acuiti successivamente all’Operazione “Gorgopotamos”, la prima azione della resistenza greca che ebbe una rilevanza internazionale. Il 27 novembre 1942 un comando congiunto di partigiani dell’E.L.A.S. e dell’E.D.E.S. di Zervas, coadiuvato dalla prima missione militare britannica paracadutata sul territorio occupato (Missione “Myers”), attaccò il viadotto ferroviario di Gorgopotamos, presso il Monte Oiti, sulla linea Salonico-Atene. La distruzione del ponte avrebbe causato un incalcolabile danno al sistema logistico italo-tedesco. Sbaragliata la guarnigione italiana, il comando fece esplodere il viadotto, distruggendolo. Lo smacco di Gorgopotamos provocò una durissima reazione delle Autorità tedesche, che, nel dicembre, sostituirono tutte le guarnigioni italiane poste a presidiare la linea ferroviaria con reparti germanici “senza alcuna formalità” ⁽⁶⁸⁾, suscitando le proteste dell’Alto Comando italiano di Atene.

Contemporaneamente ai tentativi di repressione e controguerriglia, gli italiani tentarono di ottenere un minimo di consenso politico-militare da poter contrapporre alla crescente popolarità dell’E.L.A.S.-E.A.M. e dell’E.D.E.S. Il Governo collaborazionista di Tsolakoglou — che non nascondeva le sue simpatie filo-tedesche e la sua avversione agli italiani — mise *ob torto collo* a disposizione dell’XI Armata alcuni battaglioni della Gendarmeria, ma la presenza degli odiati gendarmi tra le fila dell’Esercito italiano non venne accolta con favore da parte della popolazione, che ricordava ancora le angherie subite dai soldati di Metaxas prima della guerra.

Risultati altrettanto fallimentari gli diedero le adesioni di qualche militante dei partiti politici d’estrema destra (l’“Organizzazione politica nazionalsocialista”, l’“Organizzazione delle forze nazionali greche”, l’“Unione nazionale di Grecia”), adesioni peraltro minoritarie essendo tali movimenti tendenzialmente filonazisti.

Più soddisfacenti furono i contatti presi dalle Autorità italiane con gli esponenti delle minoranze etnico-religiose presenti nelle regioni settentrionali del Paese. Nei tre distretti di Tsamurja, in Tesprotia (Epiro del Nord), un terzo della popolazione era turco-albanese di religione maomettana. Molti esponenti di tale minoranza avevano partecipato alla guerra

(68) A. Papagos, *La Grecia in guerra*, op. cit., p. 169.

del 1940-1941 al fianco degli italiani, e dopo la sconfitta greca avevano continuato a collaborare con gli occupatori.

Promettendo una futura annessione all'Albania, e addirittura la costituzione a guerra finita di un "Epiro albanese", gli italiani avevano ottenuto tra il 1941 ed il 1942 un certo consenso popolare tra gli esponenti ed i membri della minoranza. Le amministrazioni dei villaggi dei tre distretti vennero lasciate ad elementi locali; costoro in alcuni casi si impegnarono in una violenta politica di denazionalizzazione ed "albanizzazione forzata" dei territori da loro amministrati ai danni delle popolazioni greco-ortodosse⁽⁶⁹⁾. Un'altra etnia minoritaria contrattata dagli italiani fu quella dei valacco-rumeni del Pindo, ai quali le Autorità d'occupazione garantiscono una non meglio specificata futura autonomia. Il *leader* del collaborazionismo-valacco in Grecia fu il sedicente principe Alcibiade Diamantis, uomo dal passato oscuro, vicino ad ambienti malavitosi e che aveva avuto contatti con il Governo di Roma precedentemente la guerra⁽⁷⁰⁾.

Già fondatore di un movimento nazionalista della minoranza rumena, Diamantis — che si proclamava portavoce di tutti i valacco-rumeni dei Balcani del sud⁽⁷¹⁾ — aveva fondato una "Legione dei Valacchi", utilizzando alcuni studenti di un ginnasio rumeno di Grevena e diversi esponenti della malavita locale. Nel gennaio 1942 tale raggruppamento divenne operativo e fu inquadrato prima nella Divisione *Forlì* e poi nella subentrata *Pinerolo*. I seguaci di Diamantis, che sostenevano di essere i discendenti diretti dei legionari di Cesare che aveva conquistato l'antica Grecia, si ribattezzarono altezzosamente "V Legione Romana" ed il 28 marzo 1942 emanarono un proclama, firmato dal "principe" Diamantis, nel quale si faceva appello a tutti i valacchi affinché si ponessero "*al fianco dell'Italia e della Germania*" per "*l'instaurazione di un nuovo ordine in Europa del sud-est e nei Balcani*"⁽⁷²⁾. La "V Legione" composta in realtà da solo 130 "legionari", sovente ex detenuti e criminali comuni⁽⁷³⁾ — si distinse nella regione del Pindo in feroci repressioni contro le popolazioni greche, affiancando la Divisione *Pinerolo* nelle azioni antipartigiane ed abbando-

(69) Office national hellenique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 182.

(70) Office national hellenique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 103.

(71) Vasilios Efraimidis, *Le système instauré en Grèce par les occupants fascistes*, op. cit., p. 9.

(72) Vasilios Efraimidis, *Le système instauré en Grèce par les occupants fascistes*, op. cit., p. 9.

(73) Office national hellenique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 104.

nandosi a numerose azioni di brigantaggio⁽⁷⁴⁾. La “V Legione” venne sbaragliata dai partigiani dell’E.L.A.S. nel settembre 1942 ed i pochi sopravvissuti si rifugiarono presso il Comando della Divisione *Pinerolo* di Larissa.

Un ulteriore tentativo di coinvolgimento di una minoranza etnica fu effettuato sempre dalla *Pinerolo* in alcuni distretti della Tessaglia nord-orientale, dove il comandante della divisione generale Del Giudice, coinvolse nell’amministrazione locale alcuni esponenti dell’etnia bulgara: anche in tal caso tale minoranza etnica si comportò con estrema durezza nei confronti delle popolazioni greche autoctone. I Comandi italiani, consci dell’importanza relativa che la “carta etnica” poteva avere in Grecia, tentarono di fare pressione sull’anticomunismo manifesto di alcuni movimenti di resistenza conservatori che stavano costituendosi in concorrenza con l’E.L.A.S.-E.A.M.

Verso la fine del 1942, nel Peloponneso, i comandi militari italiani presero alcuni contatti con il colonnello Papadongonas, leader politico-militare dell’“Esercito nazionale greco”(E.E.S.), una formazione minoritaria nata da una costola dissidente dell’E.D.E.S. Si cercò quindi di applicare una politica non dissimile a quella condotta in Dalmazia ed in Montenegro. Nonostante l’esiguo seguito che l’E.E.S. aveva tra la popolazione locale, i contatti sarebbero sfociati l’anno successivo in un patto d’unità d’azione anticomunista che diede qualche risultato soddisfacente.

Oltre all’alleanza militare con gruppi e formazioni nazionaliste, le Autorità italiane negli ultimi mesi del 1942 si concentrarono su una massiccia propaganda basata essenzialmente sull’antica ostilità nei confronti degli slavi che nutriva la popolazione greca: secondo gli italiani l’E.L.A.S.-E.A.M. cooperava con l’Esercito di liberazione Jugoslavo ed aveva promesso a Tito — in cambio di aiuti militari — la cessione a guerra finita della Grecia settentrionale (Epiro, Tessaglia, Macedonia) alla Serbia⁽⁷⁵⁾.

Nonostante tali sforzi, uniti ai peraltro poco convinti tentativi di avvicinare culturalmente il popolo greco a quello italiano (venne ad esempio introdotto l’insegnamento della lingua italiana nelle scuole di II grado), le autorità d’occupazione non riuscirono ad ottenere risultati apprezzabili: il 1942 si chiudeva nei territori ellenici controllati dalle Autorità italiane con un movimento di resistenza conflittuale al suo interno ma sempre più attivo, diffuso e popolare.

(74) Office national hellénique des criminels de guerre, *Les atrocités des quatre envahisseurs de la Grèce*, op. cit., p. 104.

(75) Vasilios Efraimidis, *Le système instauré en Grèce par les occupants fascistes*, op. cit., p. 12.

LE COSTRUZIONI NAVALI ITALIANE NEL PERIODO BELLICO CON SPECIFICO RIFERIMENTO AL 1942

GIORGIO GIORGERINI

Le premesse

Con la conquista dell'Etiopia e la proclamazione dell'Impero (1936) si chiuse il ciclo principale dello sviluppo e del potenziamento della Regia Marina iniziatosi nel 1923. In pratica, non va dimenticato, l'Italia entrò in guerra nel giugno 1940 e la combattè con la maggior parte delle unità navali costruite tra il 1923 e il 1937.

Quando si dice che nel 1936 si esaurì il processo di ammodernamento armonico ed equilibrato del naviglio nelle sue diverse categorie, stando alla documentazione del Ministero della Marina, del Tesoro e dell'industria cantieristica, si vuole significare, da una parte, una riduzione effettiva delle risorse, e dall'altra, una scelta politico-strategica che puntò a concentrare l'impegno di quanto disponibile — poco considerevole a dir la verità — sulla costruzione delle quattro navi da battaglia della classe "Vittorio Veneto", sulla ricostruzione delle vecchie navi da battaglia *Doria* e *Duilio* — quella del *Cavour* e del *Cesare* era già stata completata — di buon numero di sommergibili a prevalenza del tipo oceanico.

Era uso corrente, almeno dall'inizio del processo di rinnovamento, che la Regia Marina riservasse mediamente il 20-22% del suo bilancio alle nuove costruzioni: quindi le risorse per le nuove navi si liberavano in maggiore o minore misura a seconda se il bilancio complessivo della Marina prevedesse un aumento, una stazionarietà o una diminuzione dello stanziamento. Si consideri che l'andamento dei bilanci, anche se aveva consentito di costituire una forza navale di rispetto in una quindicina di anni, non era mai stato largo e cospicuo tanto da coprire e soddisfare tutte le reali esigenze.

Tra il 1936-1937 e il 1938-1939, cioè in un triennio cruciale per le instabilità europee ed extraeuropee e che ci portò alla vigilia della guerra, il bilancio della Marina crebbe in termini assoluti — si fa per dire — dello 0,17%: tenuto conto degli andamenti del tasso d'inflazione dell'epoca (circa l'8%) si può realisticamente parlare di taglio drastico della spesa navale che addirittura diminuì in assoluto nel 1937-1938 nella misura di un -13,2% passando da 3423 milioni dell'esercizio precedente a 2970.

Le restrizioni di bilancio furono deleterie, specie in previsione di un prossimo conflitto, e ne vennero a soffrire tutti i programmi, che entrarono in crisi. Esempio fu il caso della nave da battaglia *Impero*, ordinata col *Roma* nel 1937, che non solo non fu mai completata per ragioni di economia di guerra, ma che già prima della sua impostazione denunciò critiche possibilità di costruirla, tanto è vero che l'impostazione fu possibile, il 14 maggio 1938, dopo interventi diretti del Capo del Governo sul Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra perché mettesse a disposizione i materiali necessari per l'avvio e il completamento dello scafo della corazzata che per altro scarseggiavano. Dopo il varo dello scafo, i lavori furono comunque interrotti perché i materiali necessari erano a stento sufficienti per completare il *Roma* che si trovava in stato di allestimento più avanzato, nonché per mancanza di fondi.

Il taglio dei programmi

La rinuncia in pratica alla costruzione della nave da battaglia *Impero*, non fu che il primo frutto di quel periodo di lesina della spesa navale. La riduzione effettiva delle disponibilità finanziarie da dedicare all'ammodernamento e al potenziamento delle forze navali, evitando di allargare il discorso allo sviluppo delle tecnologie connesse, in un momento di crisi crescente, provocò misure di rinuncia che si sarebbero ripercosse poi su tutto il corso del periodo bellico.

Per il 1942 la Regia Marina aveva elaborato un programma, già nel 1936, che presentava due alternative per quella che avrebbe dovuto essere la nuova flotta degli anni Quaranta: una flotta mediterranea con una limitata capacità d'incursione oceanica costituita da 6 navi da battaglia, 22 incrociatori, 116 siluranti, 75 sommergibili, 8 avvisi scorta, 24 caccia-sommergibili, 18 posamine e 48 MAS; oppure una flotta a vocazione oceanica che avrebbe dovuto allineare 9 navi da battaglia, 3 navi portaerei,

36 incrociatori, 142 siluranti, 84 sommergibili, 36 avvisi scorta, 24 cacciasommergibili, 24 cannoniere, 18 posamine, 48 MAS. Il fatto nuovo di quest'ultimo programma fu rappresentato dall'inserimento delle navi portaerei che, in quel contesto, fu approvato e appoggiato dalla stessa Aeronautica che, nel caso, avrebbe messo a disposizione 100-120 aerei da imbarcare, il personale di volo e quello tecnico. Realizzare uno di questi programmi per l'anno 1942, considerato l'impegno finanziario e costruttivo richiesto e, per contro, la critica situazione delle risorse, sembrò idea più velleitaria che azzardata. Mussolini più realisticamente e cautamente autorizzò per il 1939-1940 un programma, pur sostanzioso, di 47 unità per 77.000 tonnellate e che nella migliore delle ipotesi poteva significare l'avvio dell'alternativa di una nuova flotta mediterranea con una limitata capacità d'intervento oceanico.

Il bilancio 1939-1940 fu quindi portato a oltre 5 miliardi (rappresentavano però solo il 18,5 % dell'intera spesa militare italiana) con un aumento di quasi il 52 % (poco meno di 1800 milioni) sull'esercizio precedente. Circa il 23 % fu riservato alle nuove costruzioni, rimodernamenti e riattamenti.

Scoppiata la guerra nel settembre 1939, il Governo di Roma, di fronte alla realtà di carenze finanziarie e materiali e nell'urgenza di terminare le costruzioni in corso, decise di annullare il programma. Il taglio purtroppo colpì preziose categorie di naviglio: si impose la rinuncia ai tre incrociatori leggeri da 10.000 tds della nuova classe "Costanzo Ciano", a quattro dei previsti dodici incrociatori veloci o supercaccia della classe "Capitani Romani", ai dodici cacciatorpediniere della seconda serie della classe "Soldati", a sei avvisi scorta, a ventiquattro sommergibili tra battelli da grande e media crociera, a due navi cisterna di squadra. In *extremis* furono salvati dalla falcidia parte dei sommergibili e dei cacciatorpediniere. Quanto risparmiato fu devoluto al completamento delle navi da battaglia di nuova costruzione e di quelle ai lavori di rimodernamento: decisione forse discutibile nella prospettiva della guerra che l'Italia avrebbe dovuto combattere.

L'Italia e la Regia Marina entrarono quindi in guerra in assenza di un programma organico di nuove costruzioni. Era invece predisposta da tempo una pianificazione sufficientemente precisa e aggiornata quasi annualmente sulla costruzione di naviglio in tempo di guerra con le ripartizioni di produzione tra i vari cantieri nazionali. La suddivisione prevedeva l'assegnazione del 52 % delle nuove costruzioni ai cantieri della Liguria,

il 20,6% a quelli dell'Alto Adriatico, il 19% a quella della regione napoletana e l'8,4% a quelli della zona di Taranto. In una seconda fase fu raccomandato di potenziare la cantieristica meridionale così che le assegnazioni aumentassero al 25% per i cantieri dell'area di Napoli e al 15% per quelli di Taranto. Nel 1940, in considerazione del nuovo assetto geostrategico assunto dalla regione mediterranea dopo i primi mesi di guerra, si tornò a concentrare il massimo della produzione, che ebbe il suo apice nel 1942-1943, nell'area adriatica e in quella tosco-ligure.

Nella pianificazione predisposta fu calcolata in 55.000 tds anno la capacità costruttiva massima dei nostri cantieri navali, naturalmente correlata a quella delle fabbriche d'armamenti che dovevano rendere disponibili armi e apparecchiature da imbarcare. Fu anche fissato che, a valore costante, l'onere finanziario annuale per le nuove costruzioni navali non potesse superare i 1500 milioni. La Commissione Suprema di Difesa nell'approvare queste predisposizioni della Marina, ne approvò anche un'altra: quella che disponeva di non iniziare in guerra costruzioni di navi di dislocamento superiore alle 5000 tds.

Nella pianificazione delle costruzioni di guerra ancor maggiore precisione fu tenuta riguardo al fabbisogno costruttivo di sommergibili. La costruzione, come già in atto da tempo, sarebbe stata concentrata sui Cantieri O.T.O. di La Spezia, Tosi di Taranto e C.R.D.A. di Monfalcone. Il limite massimo di potenzialità annua fu determinato in sedici battelli da grande crociera e in trentadue da media con completamento a partire dal nono mese dell'impostazione. La Commissione Suprema di Difesa approvò (ma a mio parere peccò di troppo ottimismo).

Risorse finanziarie e materiali per le costruzioni di guerra

Negli esercizi dei tre anni di guerra il bilancio della Regia Marina aumentò in misura consistente: l'esercizio 1940-1941 registrò un aumento del 50,5% rispetto a quello precedente, nei due esercizi successivi l'incremento fu del 37,8% e del 39,2%, con stanziamenti di 7,8, di 10,8 e di 15,1 miliardi di lire. Dal 1° luglio 1940 al 30 giugno 1943 (a quel tempo l'anno di bilancio italiano andava appunto da luglio a giugno successivo), la Regia Marina ricevette stanziamenti per circa 34 miliardi: non fu certo molto se si considerano le esigenze crescenti della guerra e l'andamento dei costi se pur ufficialmente bloccati secondo le norme dell'economia di guerra. In termini reali l'aumento effettivo medio nel triennio bellico

fu tra il 25 e il 30 % (contro il 42,5 % ufficiale), valore che rivela in quali ristrettezze finanziarie, malgrado le misure attuate per l'economia di guerra, si muovesse l'Italia in quegli anni critici.

Si potrebbe pensare che buona parte dell'aumento di stanziamento sarebbe dovuta andare al potenziamento del naviglio, cosa che invece avvenne solo in parte, anche se l'impegno dei cantieri, dal 1940 al 1943, considerate le condizioni generali e specifiche in cui lavoravano, fu notevole e il risultato di tutto rispetto anche se non paragonabile a quello dell'alleata Germania e dell'alleato Giappone.

Si è detto come la parte di bilancio della Marina assegnata alle nuove costruzioni si aggirasse su poco più del 20 % negli anni prebellici: le cose in guerra non cambiarono di molto anche se in termini monetari la cifra massima spendibile annualmente di 1,5 miliardi fissata nel 1939, fu superata e anche in modo sensibile. Nell'esercizio 1940-1941, il 25,5 % del bilancio fu assegnato alle nuove costruzioni, in quello successivo il 29,6 % e in quello 1942-1943 il 29,9 %. Quindi solo poco più del 28 % degli stanziamenti andò per i nuovi mezzi navali nei tre anni di guerra.

Si può parlare di insufficienza? Considerato che l'impegno era tutto dedicato al naviglio sottile e minore e ai sommergibili (coll'eccezione del completamento del *Roma*, del riattamento del *Cavour*, della trasformazione di due navi passeggeri nelle portaerei *Aquila* e *Sparviero*, dell'allestimento dell'*Etna* e del *Vesuvio*, incrociatori antiaerei ottenuti da scafi a suo tempo costruiti per il Siam), si può parlare invece di risultato accettabile nel quadro della realtà di quello che era lo stato dell'economia italiana di guerra, se pur non riuscì a colmare alcune lacune iniziali della composizione delle forze navali, come ad esempio quella del naviglio antisommergibile e anche antiaereo.

C'è da tenere anche conto che una parte non trascurabile di fondi disponibili fu assorbita dai costi per le riparazioni e i cicli di lavori delle navi. Basti considerare che da una spesa inferiore al 3 % del bilancio degli anni prebellici, si passò ad una intorno al 10 % con una punta dell'11 % nell'esercizio 1941-1942. Capì, e non di rado, che risorse furono sottratte al naviglio di nuova costruzione per trasferirle alla riparazione dei danni di unità preziose e urgenti per l'attività bellica. Proprio in questi casi si potevano conseguire ritardi e disguidi nei processi di fabbricazione, oltre quelli derivati dall'offesa aerea nemica e da una certa mancanza di mano d'opera specializzata, casi, questi ultimi, che tuttavia non dettero luogo a ostacoli o ritardi elevati.

Se si considera l'insieme delle spese di costruzione con quelle di manutenzione e riparazione (che talvolta richiedevano quasi la ricostruzione dell'unità navale danneggiata) l'impegno finanziario non fu poco: quasi il 40% (38,7%) dello stanziamento.

In realtà non si può dire che l'insieme delle risorse della Nazione in guerra fece mancare alla Marina, nei limiti delle capacità totali, il necessario per la condotta di quel tipo di guerra che la Forza Armata stava conducendo.

Lo stesso si può dire per le risorse materiali, se pur si incontrarono ritardi, lacune e manchevolezze ma che avevano spesso le loro radici in motivi lontani. L'autorità preposta agli approvvigionamenti e alle fabbricazioni di guerra, cioè il Commissariato e poi Sottosegretariato per le Fabbricazioni di Guerra, fece sempre in modo che alla Marina potesse arrivare il massimo possibile delle disponibilità per consentirle il più alto grado di continuità operativa. Poco poté invece fare per accelerare lo sviluppo tecnologico che rimase generalmente sulla carta o allo stato sperimentale o in fase di preproduzione, ma che purtroppo non si realizzò a bordo delle navi se non in misura molto ridotta.

La Regia Marina entrò in guerra con soddisfacenti situazioni di scorte: non vi erano preoccupazioni per viveri, vestiario, equipaggiamenti; la situazione del munizionamento era più che buona (le scorte per le navi erano a tempo indefinito); per i combustibili la situazione non era rosea, ma nemmeno nera avendo copertura per cinque-sei mesi per il complesso delle forze navali. Difficoltà si incontrarono per determinati materiali utilizzati per le costruzioni, in particolare per quelli siderurgici dove a fronte di un fabbisogno totale militare di 4 milioni di tds/anno ci fu una realtà poco al di sopra dei 2 milioni. Già all'inizio le situazioni non erano tranquillizzanti: per gli acciai, in mancanza di arrivi di rottami dall'estero, la produzione non avrebbe potuto essere assicurata che per poco più di tre mesi; per i correttivi degli acciai, specie per il cromo, le cose andavano meglio con una copertura per un anno; malissimo invece per il prezioso nichel, che l'autarchico ferro-nichel non era ancora riuscito a sostituire soddisfacentemente; l'alluminio era di poco superiore alle necessità e così via nelle altre materie prime, dove quelle sintetiche erano ancora di là da venire. In situazioni di questo genere si può comprendere come la Marina avesse provveduto, per suo conto, a costituire qualche riserva di materiali nei propri arsenali e quindi a ricorrere a rimedi quali quelli di provvedere a riparare navi di prima necessità con materiali prelevati da altre o a

immaginare nuove soluzioni ingegneristiche per miscelare materiali di buona qualità, tenuti gelosamente di scorta il più a lungo possibile, con quelli rimediati dall'ingegnosità dell'industria nazionale autarchica e di qualità ancora tutta da dimostrare.

Le Direzioni tecniche del Ministero della Marina emanarono disposizioni ai comandi degli arsenali con dei contenuti quale quello che segue:

“...analogie di parti, apparati, congegni, armi tra nave da rendersi pronta al più presto e nave già immobilizzata per gravi danni o lunghi lavori di manutenzione, consentono, secondo le norme di autorizzazione, la sostituzione di quanto necessario trasferendolo dalla seconda alla prima unità. ...il materiale... (piastre, lastre, lamiere) di cui sono disponibili scorte e destinate parte a scafo e sovrastrutture, il cui previsto uso dovrà ridursi con i provvedimenti di annullamento o ritardo lavori... così aumentandone i quantitativi a scorta, dovrà essere utilizzato... in combinazione con i materiali di nuova composizione prodotti e forniti entro breve dalle ditte fornitrici (Ansaldo, Cogne, Ilva/Terni)...”.

Anche da questi elementi è facile rilevare come certe ristrettezze o impossibilità dovessero influire sulle decisioni di chi doveva stabilire l'impiego delle navi e di chi doveva condurle all'azione. Era fin da allora chiaro che in una guerra di quel genere una nave perduta sarebbe stata ben difficilmente rimpiazzata e che una danneggiata avrebbe potuto rimanere inoperante anche per lungo tempo.

Tornando ai materiali siderurgici, fondamentali per le costruzioni navali, l'anno più proficuo fu il 1942 con una disponibilità di 2.750.000 tonnellate, ma di cui 686.000 provenienti dalla Germania come semilavorati. Va tuttavia riconosciuto che le richieste della Marina in fatto di acciaio non furono mai compromesse a favore di altri: oltre 1.050.000 tonnellate dall'inizio di settembre 1939 alla fine di luglio 1943. Non vi fu alcuna difficoltà per il prodotto laminato, cioè per le lamiere grosse, considerata la grande capacità degli impianti a fronte dei quantitativi disponibili da laminare, mentre per le leghe speciali e i correttivi degli acciai le carenze furono frequenti, complicate anche dal fatto che quei pochi acquisti che si potevano fare all'estero erano limitati dalla mancanza di valuta pregiata da parte dell'Italia: si pensi che ad un certo punto, di fronte alla richiesta di 4,4 miliardi in valuta per acquisti all'estero, il Ministero degli Scambi e Valute ne poté concedere solo 2,1 miliardi.

Difficile dunque equilibrare e pianificare i fabbisogni per le nuove costruzioni e per i lavori di riparazione e manutenzione: non si poté che seguire la via dell'urgenza del momento.

Quando nel 1942 si trattò di approvare i programmi per il 1943, i fabbisogni della Marina furono recepiti — come quelli dell'Aeronautica — se pur con qualche riserva per gli acciai speciali, l'alluminio e il rame. Il prezzo da pagare, vista la priorità che aveva il naviglio militare in quel momento, fu la rinuncia al programma d'impostazione di navi mercantili che prevedeva diciannove unità da 10.000 tds, tre da 4800, una da 4000, cinque da 2100 e tre navi salvataggio. Eppure la carenza di navi mercantili era grave, ma quelli erano i giorni che si pensava di poter supplire a ciò con le navi catturate, pronte o da riparare, nei porti francesi occupati nel novembre 1942.

Le costruzioni navali

I limiti economici e produttivi della guerra non furono pochi, ma l'industria cantieristica italiana esprime il massimo della sua capacità produttiva: un grande merito da non dimenticare va attribuito alle maestranze, ai tecnici e ai dirigenti. Dall'inizio della guerra sino alla data dell'8 settembre 1943, la cantieristica italiana lavorò su 358.000 tonnellate di naviglio da guerra e su oltre 265.000 tonnellate di naviglio mercantile, cui si aggiunsero alcune costruzioni per conto della Marina germanica. Un tonnellaggio complessivo quindi che superò le 620.000 tonnellate, cioè 200.000 tonnellate in media all'anno di nuove costruzioni. Considerato che la previsione prebellica più ottimistica rappresentava le 55-60.000 t come il massimo possibile, si può dire che lo sforzo non fu da poco e il risultato lusinghiero anche se ciò che poi effettivamente prese il mare fu solo un 400.000 tonnellate, cioè un 67% di quanto impostato, che comunque rimane, per l'Italia e per le sue condizioni di allora, un buon risultato.

Il residuo prebellico del carico di lavoro dei cantieri fu rappresentato dalla nave di battaglia *Roma*, dagli otto incrociatori veloci della classe "Capitani Romani", dai 2 ex incrociatori siamesi ribattezzati *Etna* e *Vesuvio*, dall'avviso *Diana* e dai quattro sommergibili da grande crociera della classe "Cagni". Un totale di 16 unità per 93.000 t, di cui furono completate 9 unità per 63.000 tonnellate (cioè il 56% e il 68% su quanto impostato). Negli anni della guerra, lavori e risorse furono assorbiti in larga misura per il riattamento della nave da battaglia *Cavour* e per la nave portaerei *Aquila*, assai meno per quella che avrebbe dovuto essere la seconda portaerei, lo *Sparviero*. Si trattò di sole tre navi, ma per 75.000 t circa,

che richiesero molti materiali e lavoro, non dico tutti sottratti a lavori più urgenti e necessari, ma a proposito del *Cavour* fu certo questo il caso. Il rientro di questa corazzata in linea non avrebbe portato alcun vantaggio alla situazione del naviglio, ormai falcidiato nelle sue componenti più essenziali quali gli incrociatori e i cacciatorpediniere, e una vecchia corazzata riattata, poco o nulla avrebbe significato.

Proprio a proposito del *Cavour*, La Direzione Generale delle Costruzioni Navali e Meccaniche, che aveva chiesto di cessare l'impiego o di spostare materiali preziosi verso unità navali più necessarie anziché riservarli alla corazzata, ricevette questa risposta del 3 aprile 1943 da parte del sottosegretario di Stato alla Marina:

"...le analoghe richieste hanno avuto identica risposta da S.E. il Ministro... pur rendendosi conto delle necessità cantieristiche e dei fabbisogni d'impiego Egli ritiene che in questo caso vi siano delle esigenze politiche e di prestigio verso l'alleato e il nemico che obbligano al più rapido ritorno operativo della R. Nave CAVOUR... Di conseguenza nessuna diversione di materiali nel senso indicato può essere autorizzata per espressa disposizione di S.E. il Ministro".

Sul totale lavorato di 623.000 tonnellate, escluse le costruzioni minori e speciali — quali i sommergibili tipo "CC", "CB", "CM", i mezzi d'assalto, ecc. — il naviglio militare rappresentò il 57% e quello completato sino alla data dell'armistizio fu il 24%: non meraviglia questo perché la massima quota di nuove costruzioni navali si concentrò negli anni 1942 e 1943: senza contare altre categorie di naviglio, all'8 settembre 1943 erano in varie fasi di costruzione undici cacciatorpediniere, diciassette torpediniere, trentadue corvette e ventinove sommergibili, senza contare il *Cavour*, sette incrociatori leggeri e le due navi portaerei. Per l'Italia cantieristica e industriale fu davvero un grande lavoro, con una produzione mai raggiunta prima. In parte ciò fu anche dovuto all'introduzione di nuove tecniche costruttive quale, tanto per citarne una, dell'impiego estensivo della saldatura degli scafi e delle sovrastrutture e quella dell'impiego di materiali leggeri compositi o meno.

Nelle costruzioni militari privilegiati furono il naviglio di scorta e sottile, i sommergibili e il naviglio veloce da combattimento. A proposito del naviglio minore non va sottovalutato l'apporto di lavoro di arsenali e cantieri nell'attrezzare numerose piccole unità da pesca e da diporto per compiti di dragaggio, di vigilanza e di scorta costiera, nonché la trasformazione di un certo numero di navi mercantili in incrociatori ausiliari.

Con le costruzioni di guerra la Regia Marina tornò al concetto dei cacciatorpediniere di elevato dislocamento, con le unità della classe “Comandanti Medaglia d'Oro” da 2950 t e artiglierie da 135 mm. Ne furono previsti ben 20, si fece a tempo ad impostarne 9, ma nessuno entrò in servizio. Lo stesso fu per una parte dei caccia della seconda serie della classe “Soldati”: previsti in dodici, impostati in sette, ne entrarono in servizio cinque.

Proprio in considerazione del fatto che c'era urgenza di cacciatorpediniere, ma che la loro costruzione richiedeva tempi abbastanza lunghi, la Marina tornò ad una vecchia soluzione risalente alla prima metà degli anni Trenta: affidare a numerose unità sottili veloci siluranti alcuni compiti dei caccia. Fu varato così il programma delle torpediniere d'attacco della classe “Ariete”, di cui ne furono previste ben 42, ne furono impostate 16 e completata solo una. Impegno di grande rilevanza fu quello posto nella costruzione di naviglio antisommergibile, dei quali la Regia Marina mancava quasi totalmente ad eccezione di quattro avvisi scorta. Quelle del tempo di guerra furono delle eccellenti realizzazioni: gli avvisi scorta della classe “Ciclone” furono sedici e completati in quindici; le corvette, le indimenticabili corvette della classe “Gabbiano”, furono programmate in numero di sessanta, ma solo ventotto riuscirono a prendere il mare. Costruite per avere un'esistenza “spendibile” di sei mesi rimasero in servizio sino al 1981 con il loro ultimo esemplare che fu l'*Ape*. Iniziate ad entrare in servizio solo dall'ottobre 1942, resero eccellenti servizi, equipaggiate con efficienti armi “antisom”, apparati motori elettrici per la navigazione silenziosa, ecogoniometri, buon armamento antiaereo. Buoni risultati furono anche ottenuti con la costruzione del naviglio minore veloce, quali le vedette antisommergibili, ma soprattutto le motosiluranti che permisero di superare i ridotti limiti d'impiego dei MAS. Le motosiluranti derivavano dai progetti e dalle esperienze delle *Schnellboote* tedesche, ma risultarono unità di così buone caratteristiche che alcune di esse, rimodernate, rimasero pienamente operative sino al 1978. Importante fu la costruzione, di progetto tedesco, delle numerose motozattere “MZ” che, destinate alla inattuata operazione di sbarco a Malta, svolsero un importante lavoro di traffico costiero lungo le coste dell'Africa settentrionale sino a ridosso delle prime linee, e poi nelle acque nazionali, rimanendo ancora in servizio per moltissimi anni, alcune fino a poco tempo fa.

Si consideri inoltre il fatto che l'industria cantieristica italiana continuò a lavorare anche dopo l'8 settembre 1943, se pur per conto della Ma-

rina germanica, e riuscì a completare un numero importante di unità, tra cui diverse torpediniere d'attacco della classe "Ariete" e un certo numero di corvette.

Nel settore del naviglio subacqueo, le costruzioni di guerra riguardarono l'impostazione o la raccolta di materiali per cinquantadue sommergibili: furono completati tredici battelli della classe "Acciaio", otto dei dodici impostati della classe "Tritone", purtroppo nessuno dei quindici impostati della classe "Bario". Tutti sommergibili del tipo da media crociera su cui era stato fatto tesoro delle esperienze di guerra dei battelli italiani e tedeschi. Per i tipi da grande crociera ci si rivolse a quelli destinati al trasporto di materiali tra le coste atlantiche della Francia e l'Estremo Oriente, ma dei dodici avviati alla costruzione, solo due poterono essere completati.

Le realizzazioni costruttive furono dunque apprezzabili sia in numero sia in qualità. Oltretutto c'è da osservare che ciò fu anche possibile per l'aumento di produttività dei cantieri, fatto da considerarsi straordinario in considerazione delle condizioni di guerra in cui si trovavano l'Italia e la sua economia; i tempi medi di costruzione di un cacciatorpediniere della classe "Soldati" furono di sedici mesi e dieci giorni, contro i diciannove mesi e venticinque giorni di un caccia della prima serie della stessa classe costruito prima della guerra. Le torpediniere prebelliche della classe "Spica" avevano avuto un tempo di costruzione unitario medio di sedici mesi e ventisette giorni: l'unità del tempo bellico che ne voleva rappresentare il proseguimento, l'*Ariete*, fu costruita in 13 mesi. Per costruire un avviso scorta della classe "Ciclone" ci vollero mediamente diciassette mesi e tredici giorni, ma per costruire i loro predecessori della classe "Pegaso" ce n'erano voluti ventiquattro.

I tempi furono pressoché eguagliati tra costruzioni prebelliche e belliche nelle categorie dei sommergibili e degli incrociatori leggeri. I sommergibili prebellici dell'ultima serie della classe "600", i cosiddetti "africani" dal nome di località etiopiche che portavano, avevano richiesto un tempo medio di costruzione di dodici mesi e venti giorni, i loro immediati successori del tempo di guerra, i battelli della classe "Tritone" e quelli della classe "Acciaio", richiesero diciassette mesi e quindici giorni i primi, e tredici mesi e tredici giorni i secondi. Vi influirono difficoltà di reperimento di materiali particolari e di apparati, propri dei sommergibili. Tuttavia il risultato rimane di rilievo. I tre piccoli incrociatori della classe "Capitani Romani", i soli completati durante i tre anni di guerra

considerati, furono completati in media nel giro di trentanove mesi, tanti quanti se ne impiegarono per costruire a suo tempo i primi incrociatori della classe "Condottieri" serie "Da Barbiano".

Per le unità di nuovo tipo, si arrivò a costruire le motozattere "MZ" in sessanta giorni e anche meno, mentre le corvette ebbero un tempo medio di costruzione di dieci mesi.

Conclusione

Le costruzioni navali del tempo di guerra non furono tali e tante da poter influire sull'andamento delle operazioni navali, ma consentirono alla Marina di riempire alcuni dei molti vuoti provocati dalle vicende belliche e di riparare, se pur tardivamente, ad alcuni errori e manchevolezze di cui soffriva la composizione delle forze navali sin dal primo giorno di guerra. I risultati furono comunque ben al di sopra di qualsiasi rosea previsione dei piani e dei programmi predisposti prima della guerra. I materiali, per quanto necessario e pur con traversie di vario genere, furono messi a disposizione e l'industria cantieristica fece più del suo meglio per dare alla Marina operante tutto ciò che fu possibile dare: gli equipaggi fecero valorosamente la loro parte sul mare, altrettanto la fecero gli operai e i tecnici nei cantieri. Lo studio di quegli anni non lo dovrebbe dimenticare.

Una considerazione finale è che se la Marina dispone oggi di una base tecnologica e produttiva di primo ordine, coll'augurio che le consentano di conservarla anche per il futuro, il giusto seme di questa produttiva attività fu proprio gettato negli anni della guerra. La realtà bellica di tutti i giorni, le esigenze difensive e offensive davanti ad un avversario sempre più dotato di doviziosi mezzi e accanto a un alleato altrettanto tecnicamente evoluto, fecero aprire gli occhi alla Marina su esperienze ed esigenze che essa non aveva mai vissuto, valutato e guadagnato nel corso della sua esistenza. Questa lacuna fu certo dovuta alla ragione di fondo di aver preparato in venti anni una Marina guardando più indietro che avanti. Ma la guerra fu una scuola rapida, severa e dolorosa.

Con quel poco che poteva fare l'industria nazionale, scarsa di materie prime e povera di tecnologia, la Marina riuscì a guadagnare terreno, almeno nelle fasi progettuali e di pre-produzione, in quei settori vitali che erano stati trascurati o ignorati in venti anni di preparazione. Si andò dall'applicazione dell'elettronica e dell'elettroacustica ad apparati di scoperta di superficie e subacquei più avanzati di quelli già in produzione, alle

artiglierie con nuovi cannoni navali a doppio scopo antinave e antiaereo, alle armi antisommergibili con nuovi tipi di lanciabombe e lanciarazzi multipli e con bombe di profondità più adeguate alle esigenze, a sistemi complessi e raffinati di telecomunicazioni.

Purtroppo a tanto impegno non poté seguire una produzione di serie che, nell'ipotesi migliore, avrebbe potuto prendere il via dal 1944-1945 in poi. Fu tutto troppo tardi dunque, ma non invano per il futuro.

BETASOM NELLE RELAZIONI NAVALI ITALO-GERMANICHE

AUGUSTO DE TORO

La costituzione della base di sommergibili in Atlantico

L'idea di impiegare sommergibili in Atlantico prese consistenza in seno allo Stato Maggiore della Marina italiana con il farsi strada, nella seconda metà degli anni Trenta, delle ipotesi di conflitto contro le Potenze occidentali, isolatamente o con la Germania come alleata, e indipendentemente dalla realizzazione di una "*flotta d'evasione*". Anzi, la constatazione di quanto fosse lontana nel tempo il realizzarsi di questa eventualità, da un lato, rafforzava l'intendimento di inviarvi forze subacquee, dall'altro ne sottolineava la subalterneità rispetto al teatro mediterraneo ⁽¹⁾.

Questo pensiero affiorò, in tutta evidenza, nel primo incontro tra i Capi delle Marine italiana e germanica, a Friedrichshafen, il 20-21 giugno 1939. Significativamente, lo Stato Maggiore della Regia Marina non incluse la questione nell'agenda dei lavori, tanto nella prospettiva di un conflitto a scadenza ravvicinata, quanto in quella di un conflitto a scadenza lontana ⁽²⁾, né fu il suo Capo, l'ammiraglio di squadra Domenico Ca-

(1) Cfr. Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina — Reparto O.A. — Ufficio Piani di Guerra, *Studio sulla preparazione* "Promemoria sul programma anno XVII e seguenti", giugno 1939, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (di seguito A.U.S.M.M.), coll. *Documenti di Guerra*, D.G., A.2.

(2) V. "Argomenti di carattere operativo sui quali si ritiene conveniente uno scambio di vedute", s.f., s.d., ma fine maggio-inizi giugno 1939, A.U.S.M.M., Archivio X: *Marina Germanica in Italia*, tit. II, coll. A, f. 3-3. Per quanto concerne le previsioni dello scoppio di un conflitto, appare poco persuasiva la tesi che ai colloqui di Friedrichshafen la Marina italiana si fosse presentata nel segno del "Promemoria Cavaliere", escludendo, perciò, a priori l'eventualità di un conflitto fino a tutto il 1942,

vagnari a sollevarlo per primo nel corso delle conversazioni. A farlo fu, invece, il Comandante in Capo della *Kriegsmarine*, il grande ammiraglio Erich Raeder, interessato a ottenere un apporto dei sommergibili italiani nella guerra al traffico in quelle aree in cui non avrebbero operato gli *U-Boote*. L'assenso di Cavagnari ribadisce la secondaria importanza che tali missioni rivestivano all'epoca per la Marina italiana: della sua numerosa flotta subacquea non più di 12 sommergibili dei più grandi avrebbero potuto esservi inviati, in quanto di altri 8 era prevista la dislocazione in Africa Orientale e, comunque, in caso di conflitto con le Potenze occidentali, sarebbe stata la flotta italiana a subire l'urto maggiore in Mediterraneo ⁽³⁾.

L'intesa di massima raggiunta in quella sede sulla guerra sottomarina in Atlantico, rispecchiava, peraltro, i secondi fini e le riserve mentali con i quali entrambe le parti si accostarono ai colloqui. Il tacito, ma convergente intendimento di Cavagnari e Raeder di condurre guerre separate in teatri separati, sulla base del principio della diversione strategica (in virtù della quale ciascuna Marina contava di avvantaggiarsi dell'attività dell'altra grazie alla reciproca distrazione di aliquote delle forze navali nemiche), di prevenire ogni possibile inframmettenza della Marina alleata nei propri piani e di evitare l'imbarazzante costituzione di un comando unificato ⁽⁴⁾ si ripercosse anche sulla guerra atlantica. Raeder propose e Cavagnari accettò che i sommergibili italiani operassero separatamente da quelli tedeschi in un'area dell'Atlantico a sud del parallelo di Lisbona e, qualora

(segue nota)

e che in questo fosse stata ingannata dalla reticenza di Raeder (cfr. M. Toscano, "Le conversazioni militari italo-tedesche alla vigilia della seconda guerra mondiale", in *Rivista Storica Italiana*, 1952/3, p. 336-382, qui p. 380; L. Ceva, "Altre notizie sulle conversazioni militari italo-tedesche alla vigilia della seconda guerra mondiale (aprile-giugno 1939)", in *Il Risorgimento*, 1978/3, p. 151-182, qui p. 160 e 169). L'opposta ipotesi non solo non appare esclusa dai verbali delle conversazioni, ma è espressamente contemplata in uno dei documenti preparatori del convegno. V. Archivio Centrale di Stato, fondo *Ministero della Marina, Gabinetto (1934-1945)*, b. 178, f. *Promemoria tedeschi*.

- (3) V. "Verbale della riunione del 20 giugno 1939", D.D.I., s.8^a, vol. XIII, app. IV, p. 433-438, qui p. 435 e 436. Già in questa circostanza Cavagnari esprime l'opportunità di disporre di una base atlantica (all'epoca pensava ad una spagnola), perché i sommergibili italiani potessero offrire il massimo rendimento.
- (4) Cfr. A. de Toro, "La costituzione di Betasom nelle relazioni navali italo-tedesche 1939-1940", in *Bollettino d'Archivio* dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora in poi U.S.M.M.), settembre 1991, p. 163-195, qui p. 163 sg.

l'attività degli *U-Boote* si fosse spinta fino all'Oceano Indiano si sarebbe dovuto anche in quell'area definire le rispettive zone d'operazioni⁽⁵⁾.

Lo scoppio della guerra, nel settembre 1939, e la non belligeranza italiana congelarono la cooperazione tra le due Marine, anche nel settore tecnico che a Friedrichshafen ebbe a dimostrarsi il più promettente e suscettibile di una buona intimità di rapporti fra di esse. Fu proprio lo Stato Maggiore della Regia Marina ad adoperarsi affinché gli stessi legami fra le Potenze dell'Asse avessero ad allentarsi, respingendo ogni tentativo di approccio tedesco e, soprattutto, ostacolando ogni progetto della *Tirpitz Ufer* di estendere al Mediterraneo le operazioni subacquee⁽⁶⁾.

L'entrata in guerra dell'Italia rovesciò un tale atteggiamento. Cavagnari era intenzionato a riannodare i fili spezzati dopo Friedrichshafen e, più in generale, Mussolini intendeva prendere parte alle operazioni contro la Gran Bretagna per guadagnare sul campo quella pace vittoriosa che con la Francia era sfuggita per il suo inopinato rapido crollo⁽⁷⁾.

Sul terreno militare l'uscita di scena della Francia e il dirottamento di tutto il traffico britannico dal Mediterraneo alla rotta del Capo toglievano alla numerosa flotta subacquea italiana importanti occasioni d'impiego. L'occupazione tedesca della Francia offriva, poi, la disponibilità di una base atlantica, che per Cavagnari — come già sostenne nei colloqui del giugno 1939 — rappresentava l'indispensabile presupposto per il mas-

(5) V. "Verbale della riunione del 20 giugno 1939", *cit.*; "Niederschrift über die Besprechungen in Friedrichshafen", Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik (di seguito A.D.A.P.), s.d., vol. 6, app. I, d. XII, p. 943-946. Rispetto al verbale italiano nel verbale tedesco il criterio esposto da Raeder sulla suddivisione dei settori operativi negli oceani Atlantico e Indiano è evidenziato con maggior precisione, concetto questo ribadito anche nella relazione che il contrammiraglio Otto Schniewind, Capo di Stato Maggiore della S.k.I., predispose per il Comando Superiore della Wehrmacht (Oberkommando der Wehrmacht, di seguito O.K.W.), per cui, qualora sommergibili italiani fossero stati impiegati in Atlantico, si sarebbe proceduto a una separazione dei teatri operativi. "Deutsch-italienische Marinebesprechungen", 24.06.1939, A.D.A.P., s.d., vol. 6, app. I, d. XIV, p. 948-949, qui p. 948.

(6) Cfr. de Toro, *cit.*, p. 169 sg.

(7) Cfr. R. De Felice, "Mussolini l'alleato", in vol. I: *L'Italia in guerra*, t. 1: *Dalla guerra "breve" alla "guerra" lunga*, Einaudi, Torino, 1991, p. 287. Diversamente che da un concorso dell'Esercito, Hitler non era contrario a un apporto navale e aeronautico italiano nella prosecuzione della lotta contro la Gran Bretagna, come dichiarò a Mussolini nella lettera del 13 luglio 1940, sulla base della considerazione che in questi settori sarebbe stato più facile raggiungere la necessaria cooperazione con la Marina e l'Aeronautica tedesche. Lett. di Hitler a Mussolini, 13.07.1940, A.D.A.P., p. 172-174.

simo rendimento dei sommergibili italiani⁽⁸⁾. Nella proposta di Supermarina alla *Seekriegsleitung* (di seguito S.k.l.) del 13 luglio 1940, per un nuovo vertice in cui aggiornare le intese di Friedrichshafen alla nuova situazione strategica, la guerra subacquea in Atlantico occupava un rilievo ben maggiore⁽⁹⁾. Il nuovo punto di vista fu ampiamente illustrato nel pro-memoria che il 24 luglio lo Stato Maggiore della Marina italiana sottopose alla S.k.l., in alternativa a un incontro tra due Alti Comandi, — quello tedesco era troppo impegnato nell'Operazione "Seelöwe" — per esporre le proprie idee sulla cooperazione navale nella prosecuzione del conflitto⁽¹⁰⁾.

La Marina italiana metteva a disposizione 25-40 battelli (alla fine avrebbero toccato le 32 unità), vale a dire un numero equivalente o superiore a quello degli *U-Boote* che la *Kriegsmarine* poteva complessivamente schierare nella guerra oceanica, chiedeva la messa a disposizione di una base in uno dei porti francesi sull'Atlantico e si dichiarava pronta a sottoporre il comando italiano alla direzione della guerra subacquea germanica, affinché fosse assicurata la "*necessaria coordinazione degli sforzi*"⁽¹¹⁾. La proposta di Roma procedeva dalla convinzione che non vi fossero nel Mediterraneo gli obiettivi per un impiego offensivo dell'arma subacquea e si accompagnava all'intenzione di trasferire in Atlantico il baricentro della guerra sottomarina, mentre nel Mediterraneo sarebbero rimasti soltanto i battelli indispensabili alle operazioni della Flotta. Questa impostazione, che rovesciava quella sostenuta un anno prima, appare tanto più rilevante se si considera che, per quanto atteneva alle operazioni nel Mediterraneo, Cavagnari, in quello stesso documento, espresse una concezione rigorosamente difensiva, incentrata sulla teoria della *fleet in being*.

La proposta italiana fu accolta, tutto sommato, tiepidamente a Berlino. La *Tirpitz Ufer* non condivideva il presupposto dell'inesistenza di occasioni per un impiego offensivo dei sommergibili e dell'intera flotta, specie

(8) Cfr. appunto dell'ammiraglio di divisione Giotto Maraghini, Addetto Navale italiano a Berlino, a Supermarina, "Sommergibili in Atlantico", 02.07.1940, A.U.S.M.M., fondo *Betasom*, b. 5, f. 5: *Impiego dei sommergibili tedeschi in Atlantico*.

(9) Prom. di Supermarina alla S.k.l., 13.07.1940, A.U.S.M.M., fondo *Betasom* b. B, f. 1: *Costituzione gruppo sommergibili atlantici; Kriegstagebuch der Seekriegsleitung/Operationsabteilung*, parte A (di seguito K.T.B. 1. S.k.l., A), Mittler & Sohn, Bonn-Herford, 1988, ss., vol. 11, 13.07.1940, p. 149.

(10) Prom. dell'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, "Collaborazione navale tra Germania e Italia", 24.07.1940, A.U.S.M.M., Archivio X, *cit.*, b. 1, f. 1/4.

(11) *Ibidem*.

nel Mediterraneo orientale⁽¹²⁾. Sospettava, poi, che la presenza di sommergibili italiani potesse portare a interferenze nei suoi piani e, inizialmente, fu incline a mettere a disposizione sulle coste francesi un semplice punto d'appoggio per raddobbo e rifornimenti⁽¹³⁾. L'offerta italiana del comando operativo al Comandante dei Sommergibili germanici (*Befehlshaber der U-Boote*, di seguito B.d.U.), il vice ammiraglio Karl Dönitz, valse a disperdere questi sospetti. Due giorni dopo, il 26 luglio, Raeder ottenne il consenso di Hitler e furono avviate le trattative per la costituzione della base atlantica⁽¹⁴⁾.

Queste procedettero sollecitamente grazie alla reciproca disposizione a collaborare. In poco più di tre settimane, al termine di una missione esplorativa guidata dal contrammiraglio Angelo Parona, fu concordato il sito, nel porto di Bordeaux, e definiti gli accordi tra la S.k.I. e lo Stato Maggiore della Regia Marina per gli apprestamenti logistici⁽¹⁵⁾. La *Kriegsmarine*, che già aveva lasciato la più ampia facoltà nella scelta della base, mise sollecitamente a disposizione di quella italiana tutti i mezzi e le risorse di cui abbisognava. Il 1° settembre 1940 fu formalmente costituito il Comando Gruppo Sommergibili Atlantici, che divenne noto con l'abbreviazione telegrafica di "Betasom". Parona stesso ne assunse il comando. Anche il raggiungimento degli accordi operativi non offrì serie difficoltà. Sui due punti essenziali, direzione operativa e separazione delle zone d'operazioni, v'era tra Roma e Berlino piena convergenza di vedute e, significativamente, l'unico punto controverso rimase la determinazione della linea di demarcazione, che Supermarina voleva spostata il più a nord possibile, convinta che le prime negative esperienze di guerra atlantica dipendessero da mancanza di traffico nel settore centro-orientale. La questione si risolse nel momento in cui Dönitz, agli inizi di ottobre, concordò con

(12) Se si esclude l'offerta di sommergibili per la guerra in Atlantico, la valutazione della S.k.I. sull'impostazione della guerra navale italiana enunciata nel promemoria del 24 luglio fu del tutto negativa. Cfr. K.T.B. 1. S.k.I., A, vol. 11, 25.07.1940, p. 300-302.

(13) Cfr. K.T.B. 1. S.k.I., A, vol. 11, 18.08.1940, p. 202-204.

(14) Rapporto di Raeder a Hitler, 26.07.1940, *Lagevortrage des Oberbefehlshaber der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945* (di seguito L.V.), Lehmanns, München, 1972, p. 121-122. Anche il Comandante dei Sommergibili, vice ammiraglio Karl Dönitz, precedentemente interpellato, si era pronunciato favorevolmente.

(15) Per i dettagli delle intese v. de Toro, *cit.*, p. 176 e sg.

Parona d'inserire i sommergibili italiani nelle operazioni subacquee tedesche contro le linee di comunicazioni nemiche a Ovest delle Isole britanniche⁽¹⁶⁾.

La prima fase della collaborazione italo-tedesca e il suo fallimento

Sulle reali potenzialità dell'arma subacquea italiana la S.k.l. cominciò a nutrire dubbi dopo le prime settimane di guerra, dal raffronto dell'esiguità dei successi nel Mediterraneo con l'elevato numero dei battelli impiegati e all'entità delle perdite subite. La attribuì, in prevalenza, a insufficiente addestramento dei comandanti e degli equipaggi e alle eccessive limitazioni poste dai criteri d'impiego⁽¹⁷⁾. Quando tra la fine di settembre e gli inizi d'ottobre gli ufficiali tedeschi ebbero i primi contatti diretti con Parona e i sommergibilisti italiani a Bordeaux e alla Scuola Sommergibili a Gotenhafen, la S.k.l. si rafforzò nella convinzione della sua insufficiente preparazione tecnica e tattica, della poca esperienza degli equipaggi e delle deficienze costruttive dei battelli, ma ricavò anche una favorevole impressione sul loro spirito, sulla loro intraprendenza e sulla disposizione ad apprendere e cooperare. Giunse, ottimisticamente, alla conclusione che sarebbe stato sufficiente che i battelli italiani fossero posti alle dipendenze operative del B.d.U. e si adeguassero alle norme tattiche germaniche, perché il loro rendimento salisse a livelli soddisfacenti⁽¹⁸⁾. Questa convinzione fu trasmessa da Raeder a Hitler, il quale, ancora il 20 novembre 1940, mentre sollecitava Mussolini a ritirare "*le Forze Armate italiane dislocate per noi in Occidente*", escluse espressamente i sommergibili, per essere la loro efficacia in continuo aumento⁽¹⁹⁾.

Della loro insufficiente preparazione era, altresì, consapevole Cavaignari. Temeva specialmente i contraccolpi di ordine morale e psicologico, nel momento in cui i successi dei sommergibilisti italiani non fossero stati

(16) "Memorandum über die Verwendung der italienischen U-Boote im Atlantik", 17.10.1940, A.U.S.M.M., fondo *Betasom*, b. B, f. 3: *Trasferimento sommergibili a Bordeaux*. Più in generale, per quanto riguarda gli iniziali accordi operativi v. de Toro, *cit.*, p. 180 sg.

(17) K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 11, 05.07.1940, p. 55-57. Inizialmente, la S.k.l. diede credito alla giustificazione italiana della trasparenza delle acque del Mediterraneo che avrebbero reso avvistabile un sommergibile da un aereo fino a 40 m di profondità. Cfr. K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 11, 29.07.1940, p. 347.

(18) K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 14, 09.10.1940, p. 105.

(19) V. rapporto di Raeder a Hitler, 14.10.1940, L.V., p. 146; lett. di Hitler a Mussolini, 20.11.1940, D.D.I., s. 9^a, vol. VI, p. 145-149, qui p. 148.

corrispondenti a quelli dei colleghi germanici. Ed è sintomatico che nelle direttive Parona si preoccupò, innanzi tutto, della difesa del prestigio e degli interessi della Marina italiana e di evitare mortificazioni ai comandanti e al personale nel valutarne l'operato⁽²⁰⁾. Analoghe cure ebbe inizialmente Dönitz, che, specularmente, provvide a impartire istruzioni affinché venissero usati tatto e misura nelle relazioni con i camerati italiani⁽²¹⁾. In definitiva, si instaurò da subito a Bordeaux una buona sintonia di spirito e di propositi che non soffrì incrinature nel tempo, specie tra il personale imbarcato. La duplice dipendenza di Betasom — operativa dal B.d.U. e organico-disciplinare da Roma — dette in sé buona prova: Supermarina si astenne dall'impartire disposizioni di carattere operativo e il B.d.U. non interferì nelle questioni di competenza del Comando italiano. Il Capo di Stato Maggiore del Gruppo Sommergibili Atlantici, il comandante di fregata Aldo Cocchia, percepì esattamente che:

“quel che premeva, al comando tedesco, era poter impiegare secondo i suoi criteri i nostri ventisette ‘battelli atlantici’ mentre per tutto il resto aveva assoluta fiducia nello spirito di collaborazione e di cameratismo che in quei tempi legava combattenti italiani e germanici. Una fiducia — continuava — molto ben riposta perché a Betasom eravamo tutti convinti che soltanto da una collaborazione intima e cordiale coi tedeschi potesse scaturire la vittoria finale: e la vittoria era l'unica cosa che fosse in cima a tutte le nostre aspirazioni”⁽²²⁾.

Le disillusioni vennero dagli esiti operativi.

Come spesso le accadeva, la S.k.I., alla buona capacità di valutazione sul piano tecnico e professionale, univa l'incapacità di trarre coerenti conclusioni sul piano operativo e strategico. Pensare che fosse sufficiente inserire i sommergibili italiani negli schemi operativi tedeschi, perché potessero eguagliare il rendimento degli *U-Boote*, dopo che aveva riconosciuto l'insufficiente addestramento e preparazione, specie per la guerra al traffico convogliato, fu un errore di apprezzamento spiegabile solamente dalla speranza di compensare l'esiguità numerica delle unità subacquee germaniche nel tipo di guerra che esse conducevano in Atlantico.

(20) “Direttive” di Cavagnari a Parona, 18.10.1940, A.U.S.M.M., fondo *Betasom*, b. B, f. 5: *Impiego dei sommergibili tedeschi in Atlantico*.

(21) Cfr. K. Dönitz, *Dieci anni e venti giorni*, Garzanti, Milano, 1960, p. 131.

(22) Cfr. A. Cocchia, *Sommergibili all'attacco*, Rizzoli, Milano, 1955, p. 26. Il capitano di fregata Aldo Cocchia era a quel tempo Capo di Stato Maggiore del Gruppo Sommergibili Atlantici.

Agli inizi di novembre, dopo circa un mese di deludenti esperienze, fu, infatti, evidente a Dönitz e, di riflesso, alla S.k.l. quanto si dovesse lavorare per integrare i sommergibili alleati nelle operazioni tedesche. Fu concordato di procedere all'istruzione dei comandanti italiani sulle tattiche adottate dall'arma subacquea tedesca, mediante partecipazione a crociere su *U-Boote* e a corsi presso la Scuola Sommergibili di Gotenhafen e, soprattutto, attraverso la formazione di un'organizzazione di addestramento tattico nelle acque meridionali del Golfo di Guascogna ⁽²³⁾.

Quest'ultimo punto si rivelò controverso. A giudizio di Dönitz, i rischi che avrebbero corso i sommergibili italiani nelle missioni di addestramento in quella zona sarebbero stati minimi e, in ogni caso, inferiori a quelli ai quali si esponevano nelle missioni di guerra con un basso grado di preparazione ⁽²⁴⁾. Parona concordò su questa impostazione, ma non Supermarina, alla quale quelle acque apparivano eccessivamente pericolose “*per l'impossibilità pratica di proteggere efficacemente le unità partecipanti, dagli attacchi di sorpresa degli aerei e dei sommergibili britannici*” ⁽²⁵⁾. Il rifiuto di Roma fu accolto con disappunto tanto alla *Tirpitz Ufer*, che avrebbe voluto farne argomento di discussione all'imminente Conferenza di Merano ⁽²⁶⁾, quanto da Dönitz, per il quale veniva meno uno dei presupposti perché la collaborazione tra sommergibili italiani e germanici potesse svilupparsi ⁽²⁷⁾. L'avvicendamento al vertice della Regia Marina con l'assunzione del Comando da parte dell'ammiraglio di squadra Arturo Riccardi, sembrò portare a un ripensamento della questione nel senso gradito a Berlino ⁽²⁸⁾. Ma proprio in quei giorni i fatti fecero ricredere il B.d.U. e la S.k.l. Sulla scorta delle segnalazioni del Gruppo Ovest, questa era già consapevole della debolezza della difesa costiera delle coste francesi dell'Atlantico e dei pericoli dell'offesa nemica. L'affondamento del sm. *Tarantini*, il 15 dicembre 1940, alla foce della Gironda, attribuito ad una mina, valse ad aprirle gli occhi. Si ricredette sull'opportunità di attuare in quella zona il programma di addestramento tattico, e convenne di realizzarlo nel Baltico, come

(23) K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 15, 10.11.1940, p. 127-128.

(24) *Ibid.*, 30.11.1940, p. 403-404.

(25) “I sommergibili negli oceani” in *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. XII, U.S.M.M., Roma, 1966, p. 139.

(26) V. n. 24.

(27) V. Ministry of Defence (Navy), *German Naval History. The U-Boat War in the Atlantic 1939-1945*, H.M.S.O., Londra, 1989, vol. I, p. 62.

(28) K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 16, 15.12.1940, p. 184. Il *Tarantini* fu in realtà affondato per siluramento dal sm. inglese *Thunderbolt*.

già il Gruppo Ovest aveva proposto al B.d.U. Nel gennaio 1941 si giunse all'accordo per la costituzione a Gotenhafen, della Sezione tattica sommergibili italiani, che divenne operativa dal successivo aprile in stretta collaborazione con la 27^a F. sm tattica tedesca, che operò per circa un anno e diede soddisfacenti risultati, anche sul piano della coesione spirituale ⁽²⁹⁾.

Ciò nonostante, agli inizi di dicembre Dönitz considerava conclusa la cooperazione tattica con i sommergibili italiani. Fallito era, soprattutto, il tentativo di utilizzarli in compiti esplorativi, sul quale aveva riposto le maggiori speranze per accrescere la concentrazione in azioni offensive dei battelli germanici. Come si apprende dal suo diario di guerra, a parte le considerazioni di natura tecnica, la sua opinione di fondo era che gli italiani non fossero caratterialmente tagliati per questo genere di guerra. Dispose, quindi, che gli *U-Boote* svolgessero le loro missioni senza tener conto della presenza delle unità alleate, confidando che, col tempo, questi potessero maturare la necessaria esperienza ⁽³⁰⁾. Di tali decisioni Betasom fu tenuto all'oscuro. Fino alla primavera del 1941 i sommergibili italiani continuarono, perciò, ad operare accanto agli *U-Boote*, ad essere informati dei movimenti del nemico ed a fungere anche da supporto ad essi; ma non entrarono più nei calcoli operativi del B.d.U. ⁽³¹⁾.

Il nodo del ritiro dei sommergibili italiani

Tali conclusioni furono rappresentate da Dönitz alla S.k.l. solo dopo mesi, agli inizi di aprile 1941. Accanto all'“*inutilità*” del concorso italiano,

(29) V. *La Marina...*, cit., p. 192 sg.

(30) Dato lo scarso addestramento e la poca esperienza dei sommergibilisti italiani, Dönitz non si attendeva importanti successi in termini di affondamenti, ma confidava di ottenere almeno un apporto nel servizio esplorativo. Ma neppure in questo campo i risultati furono lusinghieri. Così, Dönitz sintetizzò le cause del basso rendimento dei sommergibili italiani:

- “a) non sanno attaccare inosservati o senza farsi scoprire;
- b) non hanno appreso la tecnica di attacco da prua di un bersaglio lento;
- c) non hanno cognizione dell'attacco notturno in superficie;
- d) non hanno appreso ad inseguire e segnalare un obiettivo”.

Cit. in Ministry of Defence (Navy), *op. cit.*, p. 62.

(31) *Ibidem*.

il B.d.U. affacciava l'esigenza di intensificare le operazioni subacquee in Mediterraneo, come richiedeva la situazione militare di quello scacchiere ⁽³²⁾.

Nella primavera 1941 i favorevoli sviluppi della guerra nel Mediterraneo, con il felice esito della Campagna dei Balcani e della controffensiva dell'Asse in Cirenaica, introducevano nuovi fattori di valutazione anche sull'impiego dei sommergibili italiani.

A metà marzo, il Capo dello Stato Maggiore di Collegamento presso Supermarina, il contrammiraglio Eberhard Weichold, sollecitava la S.k.I. a premere sulla Marina alleata, affinché questa abbandonasse la condotta difensiva fino allora seguita dall'arma subacquea e si decidesse per un suo massiccio impiego offensivo ⁽³³⁾. Da aprile cominciarono a giungere a Berlino dallo stesso Weichold e dal neocostituito *Admiral Südost* richieste d'invio di alcuni *U-Boote* in quel teatro ⁽³⁴⁾. Anche il Führer sembrava maturasse un proposito del genere ⁽³⁵⁾. Ma l'Alto Comando Navale germanico, che pure in quel momento si orientava nuovamente verso la strategia mediterranea e scorgeva appieno l'importanza d'intensificarvi la guerra subacquea, era di opposto avviso: reputava che i vantaggi che ne sarebbero derivati non avrebbero compensato gli svantaggi di un allentamento della battaglia in Atlantico ⁽³⁶⁾. Temeva specialmente che Hitler fosse conquistato da una tale idea e che finisse per imporgliela. Il progetto di rimpatriare i sommergibili italiani non rispose soltanto al calcolo strategico di proseguire l'offensiva nel Mediterraneo orientale, così come sarà di lì

(32) Cfr. K.T.B. 1. S.k.I., A, vol. 20, 12.04.1941, p. 168; *Ibid.*, vol. 21, 26.05.1941, p. 398.

(33) K.T.B. 1. S.k.I., A, vol. 19, 12.03.1941, p. 169.

(34) Cfr. *Ibid.*, 17.04.1941, p. 242.

(35) *Ibid.*, 15.04.1941, p. 207.

(36) Le ragioni per le quali la S.k.I. era contraria ad inviare *U-Boote* in Mediterraneo erano di ordine strategico-operativo e logistico-organizzativo. Quanto alle prime essa reputava che la guerra al traffico in Atlantico costituisse il compito fondamentale della subacquea, dalla quale non doveva essere distolto alcun mezzo, specie in quel momento, in cui soltanto 30 erano i sommergibili impiegabili, dei quali solo un terzo presente in zona d'operazioni. Stimando in 10 il numero minimo di battelli per influire sulle operazioni nel Mediterraneo orientale, erano evidenti per la S.k.I. le negative ripercussioni sulla guerra in Atlantico. Restava, inoltre, del parere che le condizioni d'impiego fossero poco propizie a causa della trasparenza delle acque e per i prolungati periodi d'immersione. Quanto alle seconde pensava che solo battelli di piccole dimensioni potessero essere proficuamente utilizzati, ma con tempi di trasferimenti piuttosto lunghi. Infine, i tempi per l'approntamento logistico delle basi le apparivano piuttosto lunghi e avrebbero, comunque, richiesto un depotenziamento, in uomini e materiali, delle basi in Patria o in Atlantico. *Ibid.*, p. 242-244.

a poco, formulato nel promemoria “Assmann” del 6 giugno 1941⁽³⁷⁾, ma fu anche un modo di scongiurare l'intenzione di Hitler di trasferirvi degli *U-Boote*. Raeder affrontò con lui la questione nella conferenza del 20 aprile e ottenne l'assenso a non indebolire il fronte atlantico e, contestualmente, a ritirarvi i battelli alleati⁽³⁸⁾.

Data la delicatezza della questione fu deciso che l'argomento sarebbe stato affrontato nel vertice tra Hitler e Mussolini⁽³⁹⁾, programmato per gli inizi di giugno 1941. Non è chiaro se il Führer ne abbia parlato direttamente con il Duce; ma ne discussero il Capo di Stato Maggiore dello O.K.W., feldmaresciallo Wilhelm Keitel, e il maresciallo Ugo Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale. L'esigenza di disporre della base di Bordeaux per le crescenti necessità della guerra sottomarina tedesca e quella di intensificare le operazioni subacquee nel Mediterraneo orientale furono le due motivazioni che Keitel addusse a sostegno della sua proposta⁽⁴⁰⁾. Mussolini, a malincuore, e Cavallero accettarono la richiesta tedesca e vennero avviati i negoziati per definire le modalità.

Nel marzo-aprile del 1941 nemmeno a Maricosom e a Supermarina era sfuggito il modesto rendimento dei propri sommergibili: lo imputarono a manchevolezze del materiale, alle esigenze di ambientamento del personale e ai criteri d'impiego adottati; si preferì, però, non intervenire e

(37) La richiesta del ritiro dei sommergibili italiani dall'Atlantico e il loro massiccio impiego, nel Mediterraneo orientale possibilmente sotto direzione tedesca, contro obiettivi militari e il traffico britannico, costituì uno dei punti in cui si articolò la strategia mediterranea della S.k.l. nella tarda primavera del 1941, rivolta a sfruttare i successi sino ad allora ottenuti e a mantenere l'iniziativa nel Mediterraneo orientale, anche durante lo svolgimento dell'Operazione “Barbarossa”. “*Betrachtung über die strategische Lage im östlichen Mittelmeer nach Balkanfeldzug und Kretabesetzung und die weitere Kampfführung*”, in L.V., p. 258-262, qui p. 260-261. Fu in questa circostanza che per la prima volta la S.k.l. mise in dubbio le asserzioni di Supermarina sul negativo fattore rappresentato dalla trasparenza delle acque mediterranee, alla luce dei successi che stavano conseguendo i sommergibili britannici. *Ibid.*

(38) Rapporto di Raeder a Hitler, 20.04.1941, L.V., p. 218. Ottenuto il sospirato assenso del Führer alle sue tesi, Raeder diede contestualmente istruzioni perché s'iniziasse a provvedere alla costituzione di una base di sommergibili in Grecia o in Jugoslavia, per il caso in cui il problema si ripresentasse. K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 20, 21.04.1941, p. 297.

(39) Rapporto di Raeder a Hitler, 22.05.1941, L.V., p. 230.

(40) *Colloquio del Capo di Stato Maggiore Generale, Cavallero, con il Capo di Stato Maggiore della Wehrmacht, Keitel*, 02.06.1941, D.D.I., s. 9^a, vol. VII, d. 201, p. 196-204, qui p. 203.

lasciare la questione nelle mani del B.d.U. ⁽⁴¹⁾. Ma quando si seppe delle decisioni del Brennero, negli ambienti della Marina, a Roma e a Betasom, il malessere non fu lieve, poiché la decisione del ritiro parve dettata esclusivamente dall'urgenza di sgomberare la base di Bordeaux e non anche dalle valutazioni strategico-operative appena ricordate.

Il disagio psicologico fu perfettamente percepito da Weichold e da Dönitz. Anche la S.k.l. ne rimase colpita. Invero i Comandi della *Kriegsmarine* non avevano ragione di stupirsi e, tra essi, meno di tutti il B.d.U., il quale, contrariamente a quanto si è per lungo tempo pensato, dall'aprile 1941 agì insistentemente presso i suoi superiori a Berlino, affinché i sommergibili italiani lasciassero l'Atlantico. L'esigenza di disporre della base di Bordeaux era, nelle valutazioni sue e della S.k.l., l'ultima in ordine d'importanza, ma, nella proposta di Keitel e nelle istruzioni che l'insofferente S.k.l. impartì contestualmente a Weichold per le trattative con Supermarina, acquisì lo stesso peso delle altre ⁽⁴²⁾ e fu, comprensibilmente, quest'ultima, la più mortificante, a lasciare l'impressione più forte.

Appena a conoscenza della spiacevole situazione, la S.k.l. assunse una linea più duttile sul numero, sulla tempistica e sulle modalità del ritiro dei battelli, preoccupata che l'episodio potesse pregiudicare seriamente i rapporti con la Marina alleata ⁽⁴³⁾. Quando da Riccardi giunse la controproposta di trattenere a Bordeaux almeno gli undici sommergibili di maggiori dimensioni, inadatti alla guerra nel Mediterraneo, ai quali aggiungere altri quattro della classe "Caracciolo", essa fu lieta di dare l'assenso ⁽⁴⁴⁾. Alla fine furono soltanto 10 i battelli fatti, gradualmente rientrare.

Con il loro rimpatrio, il concorso della Regia Marina alla guerra oceanica andò a perdere buona parte dell'importanza politica e militare che

(41) *La Marina...*, cit., p. 175 e 176. L'unica proposta significativa avanzata in quel periodo da Maricosom riguardava lo spostamento del grosso dell'attività dei sommergibili italiani nell'area di Città del Capo. Il B.d.U. e la S.k.l. erano contrari, sia perché quelle acque apparivano loro scarsamente interessate dal traffico nemico e modesto sarebbe stato anche l'effetto diversivo, sia per il complesso sistema di rifornimenti in mare che si sarebbe dovuto realizzare, ancorché a carico della Marina italiana. Dönitz e la S.k.l. non vi si sarebbero, comunque, opposti se gli italiani avessero insistito. K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 21, 07.05.1941, p. 88-89.

(42) K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 22, 11.06.1941, p. 108-109.

(43) *Ibid.*, 16.06.1941, p. 172-174.

(44) Lettere di Weichold a Supermarina, 19.06.1941, A.U.S.M.M., Archivio X, cit., tit. V, coll. B, f. 4: *Colloquio Ammiragli Parona e Dönitz di Betasom circa il trasferimento nel Mediterraneo da Betasom di 11 S/mg*; K.T.B. 1. S.k.l., A, vol. 22, 20.06.1941, p. 272.

inizialmente ricoprì. Non ne perse, invece, sul piano morale, come verificò la S.k.I. e ciò valse ad evitare che si ripetessero gli spiacevoli equivoci del giugno 1941.

I riflessi della guerra nel Mediterraneo sulle operazioni in Atlantico nel 1942

Sin dal gennaio 1941 alcuni battelli italiani erano stati inviati dal B.d.U. ad operare nelle acque ad Ovest di Gibilterra. Nel maggio, come tacita mossa propedeutica al ritiro dei sommergibili italiani, Dönitz pose fine alle operazioni congiunte nel Nord-Atlantico e concordò con Parona di trasferirne l'attività più a sud, nell'Atlantico centro-orientale.

Nonostante lo scetticismo del B.d.U.⁽⁴⁵⁾, la nuova dislocazione si rivelò presto favorevole ai sommergibilisti italiani. Le condizioni climatiche, l'esperienza maturata in sei mesi di guerra oceanica e le modificazioni tecniche apportate ai battelli cominciarono a dare i primi frutti in termini di affondamento e di servizio esplorativo, sia contro il traffico convogliato che contro il traffico non convogliato. Né il rimpatrio di una decina di battelli in Patria influì sul rendimento, grazie alla maggiore efficienza raggiunta dalla base nei servizi di raddobbo. Ulteriori incoraggianti prospettive si schiudevano con i primi rientri dei comandanti dai corsi addestrativi a Gotenhafen.

Tuttavia, il quadro che il Comando di Bordeaux e Supermarina si fecero della situazione nell'autunno 1941 era piuttosto pessimistico. L'affinamento e il rafforzamento della scorta dei convogli nemici e l'impossibilità di replicare con concentrazioni di sommergibili, se non era sufficiente, per ragioni strategiche e politiche, a sancirne il richiamo, spinse Supermarina a riesaminare l'ipotesi di spostare la zona di operazione nell'Atlantico meridionale e nell'Oceano Indiano, scacchieri ritenuti più proficui di quello dell'Atlantico centro-settentrionale, pur rendendosi conto del com-

(45) In un rapporto sullo stato della guerra subacquea presso la S.k.I. Dönitz, l'11 luglio 1941, dichiarò il proprio scetticismo sulle possibilità dei sommergibilisti italiani di ottenere successi anche nei nuovi settori affidati. Ciò nonostante, manteneva immutata l'alta considerazione verso Parona, al punto da considerarlo l'ufficiale più idoneo ad assumere il comando dei sommergibili italiani nel Mediterraneo ed intensificarne l'attività. K.T.B. 1. S.k.I., A, vol. 23, 11.07.1941, p. 152.

plesso problema logistico dei rifornimenti in mare e della delicata questione politica degli approvvigionamenti presso le basi spagnole⁽⁴⁶⁾.

Ma la critica situazione determinatasi nel Mediterraneo per la crisi dei convogli con la Libia persuase Supermarina della necessità di concentrare tutti gli sforzi nelle acque metropolitane e di utilizzare i sommergibili oceanici per il trasporto di rifornimenti sulle tormentate rotte africane. Agli inizi di dicembre progettò, così, il rimpatrio degli ultimi sommergibili in Atlantico e la soppressione di Betasom, dandone comunicazione alla S.k.I.⁽⁴⁷⁾.

Su presupposti diversi, ma dagli esiti parzialmente convergenti poggiavano le valutazioni della S.k.I. nell'estate 1941. Dubbiosa di veder risolta la guerra per effetto dell'eliminazione dell'Unione Sovietica e di liquidare così anche l'Inghilterra, nei suoi calcoli politico-strategici la conservazione delle posizioni francesi nell'Africa nord-occidentale assunse un ruolo determinante, sia in chiave difensiva, a baluardo del fianco meridionale dell'Europa, sia in chiave offensiva, in vista della partita decisiva in Atlantico tra il blocco continentale, a guida tedesca, e le Potenze marittime anglosassoni. Nella nuova fase del conflitto che si apriva nella seconda metà del 1941 ai suoi occhi divenne obiettivo prioritario conservare la testa di ponte libica e, conseguentemente, difendere le relative linee di comunicazione con la Libia⁽⁴⁸⁾. Da una tale prospettiva valutò anche l'impiego dei sommergibili italiani, nel momento in cui la crisi del traffico con l'Africa Settentrionale sembravano suggerirne la concentrazione nel Mediterraneo e l'utilizzo come mezzi di trasporto.

Quando le fu resa nota l'intenzione italiana di ritirare i battelli dall'Atlantico la *Tirpitz Ufer* la salutò, inizialmente, con favore⁽⁴⁹⁾ e l'11 di-

(46) Promemoria di Supermarina n° 160, 03.10.1941, "Impiego di sommergibili negli Oceani Atlantico ed Indiano", A.U.S.M.M., fondo *Promemoria di Supermarina/1941/II*. Il rientro dei sommergibili atlantici e la loro trasformazione in mezzi di trasporto erano fortemente sostenuti anche da Cavallero, per il quale, alla metà di dicembre, le relazioni di traffico con la Libia erano deteriorate a un punto tale da poter essere mantenute solo per via aerea e subacquea. U. Cavallero, *Diario 1940-1943*, Ciarrapico, Roma, 1984, p. 281.

(47) V. promemoria di Supermarina n° 186, 21.12.1941, "Rimpatrio dei sommergibili italiani in Atlantico", A.U.S.M.M., fondo *Promemoria di Supermarina 1941/II*.

(48) V. "Denkschrift zum gegenwärtigen Stand der Seekriegsführung gegen England", luglio 1941, in M. Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1939-1945*, Bernard & Graefe, Frankfurt M., 1970, vol. 3, p. 191-210.

(49) K.T.B. 1. S.k.I., A, vol. 28, 07.12.1941, p. 106 e 11.12.1941, p. 194.

cembre diede la propria adesione a Supermarina. Ma da una più approfondita analisi della questione, eseguita assieme a Dönitz e a Weichold, ritornò presto sui propri passi: i sommergibili da grande crociera non erano idonei alla guerra in Mediterraneo ⁽⁵⁰⁾, mentre i cantieri e gli arsenali italiani erano al limite della capacità di lavoro in conseguenza dell'arrivo degli *U-Boote*, tanto da rendere problematico anche il loro incremento, che la S.k.l. aveva programmato per i primi mesi del 1942 ⁽⁵¹⁾, dal momento che i sommergibili italiani, per essere idonei a un tal genere di missioni abbisognavano di modifiche costruttive, la cui esecuzione sarebbe andata a discapito della operatività degli *U-Boote* dislocati in Mediterraneo allungandone i tempi di inattività ⁽⁵²⁾.

Il 13 dicembre, sulla scorta di questi ragionamenti, la S.k.l. chiese a Supermarina di sospendere la decisione presa, temendo di ottenere l'opposto risultato di "*ridurre il numero di unità operanti sia in Atlantico che in Mediterraneo*" ⁽⁵³⁾. Al Convegno di Garmisch del 14-15 gennaio 1942 Raeder insistette personalmente con Riccardi per questa soluzione, chiedendo che, in aggiunta, venissero inviati in Atlantico due unità tipo "Cagni" giudicate per le loro caratteristiche adatte alla guerra oceanica ⁽⁵⁴⁾. Con l'assenso di Supermarina, il 17 gennaio 1942, a non sopprimere Betasom, si aprì la fase di più ricche soddisfazioni nella storia dell'arma subacquea italiana.

Dunque, l'invio dei battelli italiani a condurre la guerra al traffico lungo le coste del continente americano trasse origine più da un calcolo di carattere logistico, connesso alla guerra nel Mediterraneo, che operativo, dipendente dalla guerra oceanica.

Un riscontro si ebbe nel febbraio 1942, allorché Weichold si pronunciò a favore della permanenza in Atlantico dei battelli italiani, adducendo, tra le altre ragioni, le prospettive di maggiori successi rispetto al passato che si schiudevano con l'entrata in guerra degli Stati Uniti. La S.k.l. lo contraddisse, contestandogli la non rispondenza delle sue argomenta-

(50) *Ibid.*, 20.12.1941, p. 318.

(51) *Ibid.*, 19.12.1992, p. 301.

(52) *Ibid.*, 31.12.1992, p. 472.

(53) Prom. di Supermarina n. 186, *cit.*

(54) "Convegno italo-tedesco di Garmisch (14-15 gennaio 1942-XX). Relazione sommaria", 20.01.1942, a firma di Riccardi, A.U.S.M.M., tit. F: *Convegni e colloqui italo-tedeschi*, coll. C: *Convegno di Garmisch (14-15 gennaio 1942)*.

zioni “*alle reali esigenze imposte dalla situazione*” e, “*in particolare dagli ulteriori sviluppi delle operazioni in Nord Africa*”⁽⁵⁵⁾. E che nella valutazione di trattenere i sommergibili italiani in Atlantico prevalesse il punto di vista mediterraneo, emerge anche dalle argomentazioni rivolte dalla S.k.l. verso Hitler, che ne sollecitava l'impiego in missioni di rifornimento. Esse si appuntavano sempre su aspetti extra-operativi, quali il grado del loro rendimento in veste di mezzi di trasporto, i problemi di adattamento costruttivo e, non ultima, l'attenzione a non ferire l'orgoglio dell'alleato⁽⁵⁶⁾. D'altra parte, anche Supermarina, solo nello stesso febbraio 1942, con il miglioramento delle comunicazioni con la Libia, accantonò l'idea di rimpatriare i sommergibili atlantici per utilizzarli in quel genere di missioni⁽⁵⁷⁾.

Nel 1942 i sommergibilisti italiani poterono finalmente operare nelle condizioni ad essi più congeniali: non, cioè, sulla base della dottrina e della tattica tedesca, inassimilabili in pochi mesi o settimane di tirocinio, ma secondo quella forma di lotta a cui per formazione, temperamento e caratteristiche delle unità erano maggiormente versati, vale a dire, alla guerra di corsa in acque lontane e al traffico isolato. In essa colsero brillanti successi e dimostrarono un rendimento unitario non inferiore a quello degli *U-Boote*. In valore assoluto, però, i successi non poterono essere determinanti — come rilevò Supermarina — essendo troppo piccolo il numero dei battelli, una decina in tutto, perché potessero redditiziamente sfruttarsi le propizie occasioni che il teatro atlantico stava offrendo. Né il loro numero poté essere adeguatamente incrementato con nuovi invii dal Mediterraneo, come nell'estate 1942 sarebbe stato nelle sue intenzioni⁽⁵⁸⁾. Questo limite si fece ancor più evidente quando si trattò di portare l'offesa contro le linee di rifornimento Alleate dall'Inghilterra e dall'America in Egitto per il periplo africano nell'estate 1942, per la quale era disponibile il solo *Cagni*⁽⁵⁹⁾.

(55) K.T.B. 1. S.k.l., vol. 30, 22.02.1942, p. 454-455.

(56) *Ibid.*, 24.02.1942, p. 484-485.

(57) Promemoria di Supermarina n° 16, 13.02.1941, “Impiego dei sommergibili *Cagni* e *Millo* in operazioni di guerra in Oceano Indiano”, A.U.S.M.M., fondo *Promemoria di Supermarina/1942*.

(58) Prom. di Supermarina n° 47, 13.06.1942, “Trasferimento sommergibile *Cagni* in Atlantico”, A.U.S.M.M., fondo *Promemoria di Supermarina/1942*.

(59) V. Prom. di Supermarina n. 67, 21.07.1942, “Sommergibili oceanici”, A.U.S.M.M., fondo *Promemoria di Supermarina/1942*. Di diversa natura furono i problemi d'impiego dei sommergibili nell'Oceano Indiano dopo l'entrata in guerra del Giappone per l'ostilità di Tokio verso la presenza di unità italo-tedesche in quel teatro. V. *La Marina...*, cit., p. 319 e 320.

In conclusione, le valutazioni che portarono i Comandi germanici a trattenere in Atlantico i sommergibili alleati furono di natura diversa da quella operativa, nonostante che agli inizi del 1942 importanti aliquote di *U-Boote* fossero distratte in altri settori, come quello mediterraneo e norvegese. Le potenzialità dei sommergibilisti italiani saranno riconosciute solo a posteriori e tardivamente dai vertici della *Kriegsmarine*⁽⁶⁰⁾, a dimostrazione che, pur in presenza di unità di comando e di buona sintonia d'intenti tra i sommergibilisti italiani e tedeschi, mancò da parte del B.d.U., ma anche di Supermarina, la piena comprensione delle potenzialità delle forze subacquee italiane. Il che è estremamente emblematico del quadro delle complessive relazioni navali italo-germaniche, se si considera che la guerra subacquea negli oceani resta, dopo tutto, l'unico importante esempio di cooperazione operativa tra le due Marine dell'Asse.

(60) Cfr. Dönitz, *op. cit.*, p. 132.

L'OPERAZIONE "C 3" (1942)

MARIANO GABRIELE

Consultazioni con gli alleati

Da quando — il 14 ottobre 1941 — il Capo di S.M.G., Cavallero, aveva deciso di avviare in concreto l'operazione di sbarco a Malta la questione diventava ogni giorno più pressante. Nel gennaio 1942 le annotazioni sul diario di Cavallero circa gli studi e la preparazione dell'esigenza "C 3" (era questa la sigla in codice assegnata all'operazione), presero a diventare sempre più frequenti e puntuali ⁽¹⁾.

Il 14 e 15 gennaio, a Garmisch, si incontrarono i vertici navali italiani e tedeschi, che concordarono nel valutare preminente il mantenimento e il rafforzamento delle posizioni dell'Asse in Libia. La relazione di Supermarina sull'incontro si esprimeva così:

"Le delegazioni si sono trovate in pieno accordo sulla necessità di neutralizzare Malta con l'offesa aerea, sbarramento di torpedini e agguati di mezzi insidiosi. Si è però insistito sulla necessità di preparare l'occupazione dell'isola, secondo le direttive del Comando Supremo, condivise anche dal Maresciallo Kesselring, per il caso che si verificchino in futuro circostanze favorevoli all'operazione..." ⁽²⁾.

Il 27 gennaio fu dato il via all'addestramento dei reparti d'assalto, mentre per i primi di febbraio, in corrispondenza con l'intensificazione dell'azione aerea germanica su Malta, le forze navali italiane avrebbero

(1) Vedi U. Cavallero, *Comando Supremo (Diario 1940-1943 del Capo di S.M. Generale)*, Rocca San Casciano, Cappelli, 1948, p. 191-200.

(2) Archivio Ufficio Storico Marina Militare (d'ora in poi A.U.S.M.M.), busta 102, cartella Studi e corrispondenza con Kesselring.

dovuto procedere alla posa di campi minati intorno all'isola, operazione considerata preliminare e necessaria. Per la preparazione dell'azione diretta, invece, il problema tecnico più spinoso che il Capo di S.M.G. italiano si trovò davanti, nello scorcio iniziale del 1942, fu quello dei mezzi da sbarco, per i quali ci si orientò verso l'utilizzazione di motozattere tedesche e la costruzione in Italia di pontoni a tre eliche con motori di automotrici ferroviarie (littorine).

Peraltro, l'idea dello sbarco a Malta incontrava difficoltà presso l'alleato. L'O.K.W. non la vedeva di buon occhio: a prescindere dalla diffidenza verso le Forze Armate italiane e dallo scetticismo sulle probabilità di un esito favorevole dell'operazione medesima, le considerevoli perdite subite dai germanici del Corpo aerotrasportato nell'occupazione di Creta facevano sì che negli ambienti dell'Alto Comando tedesco si considerasse con viva preoccupazione un'analoga, anzi più difficile impresa, tenendo presenti le potenti fortificazioni naturali e artificiali della piccola isola mediterranea e la concentrazione di esse su una ridotta superficie. Si sperava che l'offensiva aerea bastasse ad annullare la resistenza di Malta ed a "neutralizzarla", come si aspettava anche il Führer.

Hitler non attribuiva grande importanza alla Marina, della quale riteneva superata la funzione; non comprendeva né stimava la mentalità e il valore della gente di mare, esaltando per l'opposto, e talvolta con barocche similitudini, lo spirito e l'importanza dell'aviazione⁽³⁾; infine, come scrive il Martienssen, era "*particolarmente cieco circa l'importanza del Mediterraneo*"⁽⁴⁾.

A metà febbraio, tuttavia, sembrò per un momento che Hitler cambiasse, almeno in parte, opinione. Il grande ammiraglio Raeder venne ricevuto dal Führer, il giorno 13, in un'udienza eccezionalmente amichevole e cordiale: il giorno prima i due incrociatori da battaglia del gruppo di Brest, lo *Scharnhorst* ed il *Gneisenau*, di conserva con l'incrociatore *Prinz Eugen*, si erano trasferiti dal porto bretone al Mare del Nord, forzando il passaggio della Manica sotto il naso degli inglesi; tale impresa aveva reso Hitler più benevolo del solito nei confronti della Marina. Raeder cominciò con diplomazia e con cautela un ampio giro di orizzonte su tutti i fronti ma-

(3) Cfr. A. Hitler, *Conversazioni segrete, coordinate e annotate da Martin Bormann durante il periodo più drammatico della seconda guerra mondiale* (5 luglio 1941 - 30 novembre 1944), Napoli, 1964, p. 30, 100, 588, 618, 668, 752.

(4) A. Martienssen, *Hitler and his admirals*, New York, 1949, p. 123.

rittimi del conflitto mondiale: espose le disposizioni da lui emanate per la difesa della costa norvegese, discusse circa la battaglia dell'Atlantico e i convogli nemici verso l'Unione Sovietica e, quindi, approfittando delle buone disposizioni del suo interlocutore, arrivò a parlare del Mediterraneo e disse:

“La situazione in questo mare è definitivamente favorevole nel momento attuale. Se la esaminiamo in connessione con gli avvenimenti dell'Estremo Oriente, ne ricaveremo delle indicazioni sulla possibilità di lanciare un attacco contro l'Egitto e il Canale di Suez... La vittoria nel Mediterraneo dipende da due fattori: il potere marittimo e la cooperazione aero-navale-terrestre... La chiave di questo circolo è una base centrale da cui partire, e la base di gran lunga più importante del Mediterraneo è la fortezza insulare di Malta”.

Raeder sostenne che, se l'isola non costituiva l'obiettivo finale nel Mediterraneo, era tuttavia il più importante e il più urgente, affermando che Malta, e soltanto Malta, era la chiave di volta della potenza nemica nel Mediterraneo, per cui urgeva annullarla definitivamente con l'occupazione.

Hitler convenne con l'Ammiraglio sulla necessità dell'azione, ma si riservò di rifletterci, certo con la riserva mentale di tenere in serbo l'operazione quale estremo rimedio, qualora la “neutralizzazione” non fosse riuscita con i soli attacchi aerei. Promise a Raeder che intanto il blocco aereo sarebbe stato rafforzato.

L'offensiva aerea dell'Asse, sebbene ancora assai lontana dalle dimensioni e dalla violenza che avrebbe assunto nei mesi seguenti, aveva aggravato la situazione alimentare e depresso il morale della popolazione maltese. I rifornimenti erano sempre più scarsi e saltuari: l'8 gennaio era arrivato in porto, dopo un'avventurosa traversata, il *Glengyle*, e dieci giorni più tardi un convoglio di tre piroscafi, scortato dalla Forza K: ma ormai l'efficienza dell'isola, quale base di attacchi aero-navali contro i convogli dell'Asse, era notevolmente diminuita. Il 19 gennaio vi era stato un cambio della guardia nell'Alto Comando dell'isola: l'ammiraglio sir Wilbraham Ford era stato sostituito dal vice ammiraglio sir Ralph Leatham, già Comandante in Capo della Marina in India. Il mese seguente, la situazione si aggravò ulteriormente: di un convoglio di rifornimenti partito da Alessandria il giorno 12, non una nave riuscì a raggiungere La Valletta, mentre i bombardamenti crescevano di violenza di giorno in giorno.

A metà febbraio Mussolini approvò la proposta del generale Cavallero di chiedere consiglio, circa le modalità dell'assalto a Malta, ai tedeschi e soprattutto ai giapponesi, cui la guerra in Estremo Oriente aveva offerto una vasta esperienza di operazioni di sbarco.

Il 20 febbraio si era riunita la Commissione Militare prevista dal Patto Tripartito⁽⁵⁾. In quella riunione i nipponici posero in rilievo come in operazioni del genere, oltre ovviamente lo scegliere la zona di minor sorveglianza per gli sbarchi, fosse soprattutto essenziale mantenere il più assoluto segreto: essi puntualizzavano inoltre come fosse opportuno discutere preventivamente le azioni nella misura più esauriente possibile, ma anche eseguire poi ad ogni costo il piano, una volta prestabilito e approvato. Per le esperienze fatte nelle Filippine e a Singapore, consigliavano l'uso prevalente di truppe alpine, come le più indicate per elevato morale, prestanza fisica e grado di addestramento. Il 21 e 22 febbraio vennero tenute una seconda e una terza riunione: l'ammiraglio Abe consigliò di impegnare forze notevolmente superiori a quelle nemiche; di effettuarne l'impegno a massa, senza esitazioni, allo scopo di raggiungere ad ogni costo, e nel tempo fissato, gli obiettivi prescelti; di far sbarcare prima le fanterie e le mitragliatrici, poi i cannoni; di compiere tutta l'operazione in assoluto silenzio radio; di curare che i gruppi tattici (50 o 30 unità) fossero riuniti insieme già nelle imbarcazioni; di effettuare un violento bombardamento aereo subito dopo lo sbarco. I giapponesi chiesero anche notizie particolareggiate sulle due isole minori (Gozo e Còmino), asserendo che, se azioni secondarie dovessero effettuarsi su quegli isolotti, doveva tuttavia trattarsi di vere azioni e non di una finta, che non inganna nessuno se si palesa tale. Si discusse a lungo sull'entità delle difese britanniche e si decise che italiani e giapponesi avrebbero redatto separatamente dei piani d'attacco, da confrontarsi in seguito.

Alla fine del mese era pronta una monografia che riportava le informazioni disponibili sulla situazione di Malta. La conformazione geografica era ben nota: la costa settentrionale, prevalentemente bassa e sabbiosa, aveva almeno sette insenature ben accessibili dal mare; quella nord-orientale, dove sorgeva La Valletta, era piuttosto alta e protetta da scogli; la sud-orientale era quasi dovunque impervia, ma vi si aprivano alcune insenature; la costa occidentale, infine, era alta e rocciosa, salvo che nel tratto

(5) A.U.S.M.M., busta 102 ter, fascicolo Notizie sulle operazioni di sbarco compiute dai giapponesi.

di Wied Balu, dove per circa 200 metri si abbassava su di una cala pianeggiante.

La monografia individuava otto punti idonei allo sbarco ⁽⁶⁾, come pure l'ubicazione dei punti d'acqua, che erano scarsi. Le comunicazioni consistevano in una rete stradale sviluppata, disposta a raggiera da La Valletta verso gli altri centri ed i punti rilevanti per la difesa ed appariva concepita, in primo luogo, per le necessità militari. La popolazione era valutata in circa 270.000 persone, prevalentemente maltesi, con la massima densità ad est e risorse agricole e zootecniche modeste.

Seguiva l'analisi delle difese, dalla quale risultava che nel fronte settentrionale erano meglio protette le baie di Mellieha, Calamistra e San Paolo; su quello nord-orientale si trovavano numerose e poderose opere scagliate in profondità su forti e fortini; su quello sud-orientale erano disposti robusti reticolati sostenuti da postazioni di artiglieria; su quello occidentale, dove la costa si elevava a picco sul mare, veniva rilevato un dispositivo più leggero, con poche opere. Nel complesso il fronte a mare appariva battuto da 149 batterie.

All'interno correva poi da costa a costa con un andamento inclinato da N.E. a S.O. la Victoria Line, posta a copertura di La Valletta e delle basi principali della regione orientale: la linea fortificata correva lungo uno scalino naturale di circa 100 m ed era rivolta a contenere un attacco proveniente dalle spiagge occidentali, considerate di più facile approdo.

Le batterie contraeree schierate venivano stimate nel numero di 84, di cui 52 accertate. L'aviazione disponibile per la difesa poteva contare su 150 velivoli, che potevano avvalersi di tre aeroporti e di altre piste ausiliarie.

La relazione di questa monografia, che dava notizie anche degli apprestamenti e delle difese esistenti negli isolotti di Còmino e Gozo, appare importante perché, continuamente aggiornata, costituì la base informativa per la preparazione dei piani relativi all'Operazione "C 3".

Ai primi di marzo, un raffronto tra i piani italiani e giapponesi condusse alle conclusioni seguenti:

(6) Le cale di Cirkchewa e di Marsa Scala; le baie di Millieha, di San Paolo, della Maddalena e di San Tommaso, Marsa Scirocco, con le sue due insenature, l'ansa di Ghain Tuffieha.

- a) piena concordanza sull'impostazione strategica dell'azione e sulla preparazione generale (massimo segreto, accurata predisposizione dei mezzi, intenso addestramento speciale diurno e notturno, preventiva azione aerea, serrato blocco navale);
- b) disaccordo circa il concetto operativo, in quanto gli italiani sceglievano la costa meridionale dell'isola come obiettivo principale, mentre i nipponici prevedevano due serie di sbarchi di pari entità sia a sud sia a nord dell'isola, e cioè ad oriente e ad occidente della Victoria Line, per scardinare d'impeto i pilastri laterali, scartando ogni idea di finte diversive, che consideravano inutili e dannose.

Quanto ad altri argomenti specifici, vi era accordo sull'esigenza di un importante concorso navale, diretto e indiretto, ma si registravano divergenze su altri punti ben determinati: gli italiani prevedevano lanci di paracadutisti 2 ore prima dell'alba, cui far seguire lo sbarco, con azione indipendente dell'Aeronautica in funzione strategica e tattica, e soluzione favorevole nel giro di 48 ore, in coincidenza col prevedibile periodo di dominio aeronavale su Malta e le acque immediate, realizzando, in più, anche l'occupazione di Gozo; i giapponesi invece puntavano su robusti sbarchi dal mare in piena notte, con azione aerea regolata dai Comandi delle forze da sbarco, senza limiti di tempo per la durata dell'operazione, che non doveva comprendere la conquista di Gozo, ritenuta dispersiva.

Intanto, però, qualche rinnovata perplessità veniva da Berlino, dove — pur riconoscendo giusta la pretesa italiana di guidare l'impresa e di impegnarvi il massimo sforzo — Hitler *“non voleva affidare agli italiani il compito di dirigere tale operazione, che riteneva molto difficile e su cui occorreva riflettere molto”* ⁽⁷⁾.

La preparazione dell'offensiva aerea, cui Kesselring si era dedicato con grande energia, procedeva bene. Nella riunione del 12 marzo all'aeroporto di Catania vennero fissate le grandi linee dell'attacco, articolato su tre tempi che potevano, secondo la situazione, integrarsi ed accavallarsi:

I tempo: neutralizzazione delle batterie contraeree, al fine di diminuire la reazione avversaria e quindi aumentare l'efficacia dei propri attacchi;

II tempo: attacchi in massa con azioni combinate di caccia e bombardamento, allo scopo di eliminare la caccia avversaria con combattimenti

(7) K. Assmann, *Anni fatali per la Germania*, Roma, Garzanti, 1953, p. 265.

in aria e attacchi al suolo. Medesima azione contro gli aeroporti dei reparti da bombardamento, con distruzione di opere aeroportuali, sistemazioni e, soprattutto, piste di atterraggio;

III tempo: estensione degli attacchi alle forze navali, ai cantieri e relative attrezzature di La Valletta.

È verosimile che anche da queste riflessioni sia nata l'idea del "colpo di mano" proposta dai tedeschi. In circostanze favorevoli il "colpo di mano" avrebbe potuto evitare gli azzardi e i costi della grossa operazione anfibia che si andava predisponendo. Le circostanze favorevoli erano date, secondo i tedeschi, dalla ritenuta apocalittica efficacia della loro offensiva aerea, la quale avrebbe ridotto talmente a malpartito la difesa di Malta che un'azione improvvisa, condotta con grande decisione da forze ridotte, avrebbe potuto avere successo. Kesselring e von Rintelen [Addetto Militare tedesco a Roma N.d.R.] ne parlarono a Cavallero il 17 marzo, ma mancavano i mezzi minimi per tentare l'azione e le forze d'assalto italiane non erano pronte: per questo motivo Cavallero, il 23 marzo, dovette opporre un nuovo rifiuto ai tedeschi e l'ipotesi del "colpo di mano" tramontò⁽⁸⁾.

Il grande attacco aereo

Il grande attacco a Malta dal cielo ebbe inizio all'alba del 20 marzo, un venerdì.

"Fu una cosa indimenticabile" — scrive un testimone inglese⁽⁹⁾ — "ondata dopo ondata comparivano nella semioscurità... il cielo nereggiava di apparecchi... E più ancora apparve oscurato dagli aerei nemici il cielo quello stesso pomeriggio, quando venne ripetuto l'attacco sull'aerodromo di Ta Kali... Il numero medio giornaliero degli apparecchi attaccanti, fino al primo aprile fu di circa 170; salì poi in qualche occasione fino a 300 Ju. 88 e Ju. 87 in un solo giorno. Non è molto, se paragonato con gli attacchi posteriormente condotti sulla Germania, ma, concentrati su un aerodromo o su un porto, quegli assalti apparivano davvero formidabili".

Contraerea e caccia britannici si impegnarono a fondo nella difesa, ma l'attacco era travolgente. I circa 200 aerei efficienti che esistevano nel-

(8) Vedi U. Cavallero, *cit.*, p. 232-236; E. Faldella, *L'Italia nella seconda guerra mondiale. Revisione di giudizi*, Bologna, Cappelli, 1959, p. 424.

(9) H.E.C. Weldon, "The Artillery Defence of Malta", in *Antiaircraft journal*, 1954, n. 3.

l'isola ai primi di gennaio si erano ridotti il 1° marzo a 21 apparecchi in grado di volare; e nonostante che 15 "Spitfire" fossero giunti a Malta, lanciati dalla portaerei *Eagle*, il 7 marzo, e altri 14 nella terza decade del mese, la disparità delle forze era pur sempre notevolissima, tanto che qualche autore britannico parla di tali scontri come della battaglia del "maglio contro la noce". Le ondate degli apparecchi dell'Asse arrivavano con puntualità cronometrica tre volte al giorno: dalle 8.30 alle 9.30, dalle 12.30 alle 13.30 e dalle 18.00 alle 19.00, con un ritmo che gli inglesi, scherzando, dicevano preferibile al continuo avvicinarsi di pochi aerei per volta che aveva caratterizzato il periodo precedente e che si era dimostrato micidiale per la resistenza dei nervi. Anche le perdite tra gli assalitori erano rilevanti, tanta era l'audacia delle loro picchiate sugli obiettivi e la spericolatezza delle loro azioni a tiro ravvicinato: al punto da ingenerare nella guarnigione e nella popolazione dell'isola, malgrado l'odio e il risentimento per i danni e per le perdite umane, un sentimento vago, abbastanza simile al rispetto ed all'ammirazione.

Contemporaneamente all'inizio dell'offensiva aerea massiccia su Malta, un disperato tentativo venne effettuato dagli inglesi per rifornire l'isola dal mare, poiché le scorte di viveri e di munizioni erano ormai ridottissime. Comunque si vogliano giudicare i susseguenti avvenimenti, con la seconda battaglia della Sirte, alla fine solo 2 piroscafi da carico sui 4 che componevano il convoglio proveniente da Alessandria, raggiunsero Malta, dove sbarcarono solo 5000 t di rifornimenti sulle 26.000 originarie. Malgrado questo apporto, a fine marzo l'isola aveva riserve solo per tre mesi.

È da rilevare, peraltro, che l'esito parzialmente positivo del tentativo britannico di rifornire Malta, anche se non conseguì risultati decisivi, influì sui rapporti italo-tedeschi e, di conseguenza, sulla preparazione dell'Operazione "C 3". Dopo la seconda Sirte, Raeder ebbe buon gioco nel convincere Hitler, irritato contro gli italiani, che soltanto la presa di Malta avrebbe potuto risolvere i problemi del Mediterraneo ed eliminare la supremazia britannica dal bacino centrale di quel mare. Nacque così l'idea di articolare il "Grande Piano" caldeggiato da Rommel e diretto verso Oriente in due fasi successive: l'Operazione "Hercules" contro Malta e l'Operazione "Aida" contro l'Egitto.

"Finché la prima non fosse stata condotta a termine, le truppe in Africa avrebbero dovuto sospendere la loro avanzata: con la conquista di Malta

sarebbero stati assicurati i rifornimenti a Rommel ed egli sarebbe stato in grado di agire con tutto il peso delle forze contro il bastione egiziano” ⁽¹⁰⁾.

In tal modo cominciava finalmente a farsi strada, nella mente del Führer e negli ambienti dell'O.K.W., la persuasione di dover accettare come inevitabile l'effettuazione della “C 3” e di dovervi concorrere in pieno con mezzi e con uomini.

“Si giunge così al mese di aprile 1942, ed alla prova suprema per Malta”, si legge nella storia ufficiale britannica del Roskill. La descrizione del terrificante crescendo delle incursioni dell'aviazione dell'Asse sull'isola e dei bombardamenti apocalittici (*savage raids*), si accompagna agli elenchi delle perdite, tra cui esiziale quella degli aerei: 126 apparecchi distrutti a terra ed altri 20 in combattimento: *“praticamente venne annientata la forza aerea dell'isola”* ⁽¹¹⁾.

La situazione spinse Churchill a rivolgere un appello personale a Roosevelt perché mettesse a disposizione dell'Inghilterra la portaerei *Wasp* per un lancio di “Spitfire” da occidente: l'ottenne e, a metà aprile, 47 apparecchi di quel tipo vennero lanciati e raggiunsero La Valletta con una sola perdita; tuttavia il giorno stesso e in quelli immediatamente seguenti la *Luftwaffe*, pur non senza sacrifici, ne fece scempio, così che alla fine di aprile non ne restavano efficienti che sette.

Già da tempo, ormai, il porto di La Valletta aveva praticamente cessato di esistere come base navale: nessuna nave poteva più sostarvi senza esporsi al pericolo di essere subito distrutta, ne fece la prova l'incrociatore *Penelope*, il quale l'8 aprile fu duramente colpito e al cadere della notte fu costretto a salpare in gran fretta verso Gibilterra, riuscendo a stento a giungervi crivellato di colpi. Il 12 tutte le installazioni portuali di Malta erano state messe completamente fuori uso.

Il giorno 18 gli inglesi, benché nell'isola restassero soltanto 70 giorni di viveri, dovettero rinunciare a far partire un convoglio da Gibilterra. Già una settimana prima, Churchill si era ridotto a prendere in considerazione l'ipotesi di far rifornire l'isola mediante sommergibili, poiché *“in parecchi momenti lo sforzo [di Malta] era superiore a quanto fosse umanamente sopportabile”*. Il 20, il Governatore, generale Dobbie, scriveva:

(10) A. Martienssen, *cit.*, p. 126.

(11) S.W. Roskill, *The War at Sea*, Londra, 1954-1956, II, p. 57.

“Si è ora sorpassato il limite della resistenza umana, ed è ovvio che il peggio può accadere, se non possiamo soddisfare le nostre vitali necessità, soprattutto di farina e munizioni; e ciò al più presto... È una questione di vita”.

Effettivamente, il continuo aggravarsi della situazione portava a pericolose reazioni nervose, non soltanto tra la popolazione civile, ma persino fra le truppe ed il personale militare. Si calcolava, a Malta, che nel mese di marzo erano state sganciate sull'isola bombe in misura oltre 10 volte superiore a quelle che avevano colpito Coventry nell'ottobre 1940, destando il raccapriccio del mondo intero; circa 200 aerei venivano ogni giorno all'attacco; gli 89 morti civili e i 124 feriti gravi a seguito di incursioni aeree contatisi nel 1940, divenuti rispettivamente 288 e 329 nel 1941, erano saliti a 431 morti e 545 feriti gravi nel solo primo trimestre 1942, cui in aprile si aggiunsero altri 389 morti e 370 feriti gravi.

Le munizioni erano razionate, nella convinzione di doverle serbare per uno sbarco ritenuto imminente, al quale non si vedeva come resistere validamente senza nuovi rifornimenti e rinforzi. Di mese in mese, un comitato di vertice presieduto dal Governatore calcolava la data segreta della capitolazione sulla base delle scorte restanti. Non si parlò di evacuazione delle truppe perché non esistevano i mezzi per attuarla.

I responsabili militari italo-tedeschi avevano la sensazione che la situazione di Malta fosse quasi disperata, sebbene Kesselring ritenesse che non erano stati raggiunti ancora taluni obiettivi essenziali e l'O.K.W. avesse dubbi sulla portata dei successi conseguiti. Vi era comunque concordanza sul fatto che la base avversaria era stata seriamente indebolita. Ma contemporaneamente si profilò il rischio che il II CAT, per le esigenze della guerra sul fronte orientale, dovesse trasferirsi dal Mediterraneo.

Riaffiorò così l'ipotesi del “colpo di mano”. L'11 aprile Cavallero ne parlò con i tedeschi:

“Con von Rintelen esaminiamo l'esigenza “C 3”, con carattere di colpo di mano. Il generale mi comunica che non sa per quanto tempo ancora potremo disporre della Luftflotte. Quindi bisogna orientarsi sul colpo di mano. Se ciò si verificasse in maggio, i paracadutisti dovrebbero essere forniti dalla Germania. L'azione su Malta continua molto intensa. Le bombe da 1800 chili hanno forato alcune caverne, ma ne occorrono ancora molte. I docks sono in trincea e quindi è molto difficile colpirli; hanno avuto molte schegge, ma non sono distrutti. L'incrociatore che era al porto è stato colpito ripetutamente, ma non è affondato. L'azione contro gli aerei si presenta sempre

difficile, poiché ne arrivano di continuo dall'Inghilterra. Ieri ne sono stati abbattuti undici. Da 150 gli aerei nemici sono ridotti a 30, scaglionati in tutta la zona, ed è difficile colpirli perché il bersaglio è piccolo. La Venezia ha una blindatura di 20 metri. Bisogna inviare aerei in picchiata che lancino bombe di benzina agli ingressi delle caverne. La difesa antiaerea è attivissima e spara sempre fino all'ultimo... Il maresciallo Kesselring dice che non vorrebbe essere a Malta e calcola che con tre settimane di simile azione e con l'enorme impiego di munizioni, l'isola potrà essere neutralizzata del tutto'' (12).

Per preparare l'Operazione "C 3" Kesselring avrebbe voluto il generale Loehr, ma gli italiani non acconsentirono. I preparativi continuarono, ma la Marina, che non aveva molta fiducia nell'efficacia del lancio notturno dei paracadutisti, puntualizzò, il 17 aprile, che fino alla metà di maggio non si poteva attuare la "C 3" neanche come "colpo di mano": nelle successive due settimane si poteva tentare, a condizione che non fosse richiesta contemporaneamente un'azione di sbarco in Corsica (esigenza "C 2"); nei successivi mesi di giugno e luglio il "colpo di mano" poteva essere attuato con mezzi crescenti mano a mano che ci si inoltrava nell'estate; solo in agosto si sarebbe potuta realizzare in pieno l'Operazione "C 3" per la conquista dell'isola.

Il 21 il Führer diede l'atteso consenso, promettendo aiuti che però dovevano ancora arrivare. Intanto l'organizzazione doveva ancora essere messa a punto e mancava la nafta per far muovere la Marina. A fine mese, il Comando Supremo italiano trasmise a Keitel un promemoria nel quale — dopo aver ribadito che *"togliere Malta agli inglesi consentirebbe di togliere al nemico, in modo definitivo, la speranza di vincere la guerra nel Medio Oriente e darebbe a noi le mani libere per molte altre possibilità"* — si chiedevano ai tedeschi:

- 1) *"mezzi da combattimento: una Divisione paracadutisti, carri armati, bombe anticarro;*
- 2) *mezzi di trasporto marittimi: una cinquantina di semoventi o natanti similari da 100/120 uomini;*
- 3) *carburanti: 40.000 tonnellate di nafta, per dar libertà di manovra alla flotta contro probabili reazioni delle squadre navali inglesi; 12.000 tonnellate di benzina e 500 tonnellate di lubrificanti per l'aviazione, che non possiede la benché minima scorta".*

(12) U. Cavallero, *cit.*, p. 246.

Premessa necessaria restava la permanenza in Sicilia del grosso del II CAT, che l'Aeronautica italiana sarebbe andata a rinforzare. La data dello sbarco sarebbe stata decisa quando gli aiuti richiesti ai tedeschi fossero stati disponibili.

Si allenta la presa

Il 30 aprile, a Berchtesgaden, si decise che alla fine di maggio Rommel avrebbe attaccato, con l'obiettivo di prendere Tobruk e rioccupare il confine libico-egiziano. Non più tardi del plenilunio di luglio sarebbe stata effettuata l'operazione di Malta. Il comandante Junge, che rappresentava la Marina tedesca nell'incontro, ne scrisse in questi termini al suo collega Wangenheim, della Divisione Operazioni del Comando Navale, il 1° maggio 1942:

"...Ci si è messi finalmente d'accordo sull'operazione in Libia e su Malta. Prima la Libia (alla fine di maggio o al principio di giugno) e poi Malta (a metà luglio)... Malta: il Führer approva che la Germania partecipi su larga scala... ma, malgrado tale intenzione, la flotta aerea deve essere trasferita... Kesselring era di opinione che si possa effettuare tale trasferimento senza rischio che gli inglesi riacquistino la supremazia aerea. Bene, staremo a vedere: lui dovrebbe saperlo..." (13).

In realtà, per scienza sua, tanto bene non doveva saperlo, dal momento che nelle sue memorie ha scritto:

"Il 10 maggio mi fu possibile considerare raggiunto l'obiettivo propostomi... Sarebbe stato facile impossessarsi dell'isola dopo i bombardamenti aerei. Il non averlo fatto fu un gravissimo errore del comando italo-tedesco che dovemmo scontare più tardi. Dopo il successo dell'attacco contro Malta, il Comando Supremo tedesco ritenne che la situazione fosse talmente migliorata da permettere il ritorno della maggior parte delle forze aeree sul fronte orientale..." (14).

In ogni caso, con o senza il consenso del Maresciallo, era incominciato il ritiro delle forze aeree tedesche dalla Sicilia: e Malta prese a respirare di nuovo. Churchill chiese a Roosevelt che la *Wasp* effettuasse un secondo

(13) Riportata dal Martienssen, *cit.*, p. 128.

(14) A. Kesselring, *Memorie di guerra*, Milano, Danesi, 1954, p. 119.

viaggio per lanciare altri "Spitfire" verso Malta, adducendo la perdurante gravità della situazione dell'isola. Il Presidente americano dette il suo assenso, e il 9 maggio la portaerei statunitense e la vecchia *Eagle*, provenendo da Gibilterra, lanciarono una sessantina di "Spitfire" verso gli aeroporti maltesi. Contemporaneamente partiva per Malta un posamine veloce, il *Welshman*, che il giorno 10 scaricò a tempo di record a La Valletta, sotto la protezione di cortine fumogene, un importante rifornimento di munizioni, di parti di ricambio per velivoli e di latte in polvere per bambini⁽¹⁵⁾.

La domenica 10 maggio, che vide una grande battaglia aerea tra i caccia appena giunti e le forze dell'Asse, rimase una giornata storica per Malta, in quanto segnò la fine dell'attacco aereo massiccio. Scrittori inglesi la ricordano come "il glorioso 10 di maggio". Da allora il compito di continuare l'offensiva sull'isola, per tenerla sotto pressione, venne a gravare quasi totalmente sull'Aeronautica italiana, impari, per mezzi, a tale azione. Gli inglesi ne profittarono subito, e sebbene la situazione alimentare permanesse assai difficile bastò il fatto di poter abolire il razionamento delle munizioni alla contraerea, per indurre negli animi una grande euforia. L'isola riprese gradatamente la sua funzione offensiva, sia ricominciando i bombardamenti delle città italiane, sia mandando di nuovo i suoi aerei all'attacco dei nostri convogli diretti in Libia. Le perdite per mare dell'Asse, che erano state quasi nulle in gennaio, in febbraio e in aprile, presero ad aumentare nuovamente in maggio: nel mese seguente, poi, sarebbero arrivate di nuovo a percentuali elevate.

Si è riportata l'opinione di Kesselring circa l'opportunità di tentare lo sbarco a Malta alla fine dell'azione aerea intensiva, quando sussistevano secondo lui, i presupposti di un esito favorevole, ma sarebbe stato impossibile farlo. L'errore, scrive giustamente il Faldella, non consistette nel fatto di non aver deciso allora l'attacco, bensì nel fatto di non averlo preparato tempestivamente per quell'epoca, nella previsione delle favorevoli circostanze, e questa responsabilità, con buona pace di quanto ritiene lo stesso Faldella⁽¹⁶⁾, era italiana non meno che tedesca.

Benché dopo il 10 maggio le condizioni dell'isola stessero cambiando, i preparativi per la "C 3" continuavano e il 22 maggio il Comando

(15) G. Santoro, *L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Roma, Edizioni Esse, 1958, II, p. 278-279.

(16) E. Faldella, *cit.*, p. 430.

Supremo trasmise al maresciallo Kesselring ed ai tre Capi di S.M. delle Forze Armate italiane le direttive generali, chiedendo per il mese successivo i piani definitivi.

Le direttive prevedevano la conquista dell'arcipelago con l'impiego di tutte le forze aeree e navali. Dopo una graduale intensificazione del blocco aeronavale e una massiccia azione aerea di distruzione, la seconda fase prevedeva la costituzione di una grande testa di sbarco sulla costa meridionale di Malta, con l'impiego di due Divisioni paracadutisti: la testa di sbarco sarebbe stata immediatamente alimentata via mare con l'afflusso dei materiali e dei reparti da sbarco che dovevano occupare da tergo Marsa Scirocco dall'estremità sud-orientale dell'isola. Occorreva occupare anche Gozo ed attuare diverse azioni diversive. Le direttive prendevano in considerazione le esperienze giapponesi e tedesche di operazioni anfibie, concludendo, tra l'altro, che era fondamentale il successo della prima ondata, cui era necessario garantire una costante ed efficace protezione aerea, previo scardinamento delle difese locali mediante l'azione dell'artiglieria navale e dell'aviazione. Il periodo preparatorio diretto era fissato in 20 giorni e occorreva prevedere l'impiego della flotta con opportuna protezione aerea.

Le truppe destinate all'Operazione "C 3" procedevano nel loro addestramento, mentre la Marina radunava una flotta di natanti per lo sbarco piuttosto eterogenea: motozattere e motolance, in buona parte costruite appositamente dai cantieri italiani superando difficoltà rilevanti, e poi motovelieri e piccole cisterne, motoscafi, traghetti dello Stretto di Messina e vaporetto di Venezia appositamente adattati, perfino 3 motobarche costruite per il lago Tana.

A metà giugno gli inglesi, convinti che Malta fosse in grave pericolo⁽¹⁷⁾ e che la sua eventuale perdita avrebbe significato la perdita del Mediterraneo, organizzarono uno sforzo su vasta scala per rifornire l'isola e restituirle efficienza. Due convogli fortemente scortati furono avviati contemporaneamente verso Malta: l'uno in partenza da Gibilterra con 6 piroscafi (Operazione "Harpoon"), l'altro in partenza da Alessandria con 11 mercantili (Operazione "Vigorous"). Il contrasto aereo e navale italo-tedesco fu molto deciso e diede luogo il 14 e 15 alla cosiddetta "Battaglia di Mezzo Giugno": benché l'obiettivo fosse di rifornire ad ogni costo Malta,

(17) "...l'esistenza di Malta è in gioco", così il 20 maggio aveva ripetuto W. Churchill, in *La seconda guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 1948-1952, parte IV, I, p. 362.

il convoglio di Alessandria fu costretto a ritornare indietro e del convoglio di Gibilterra soltanto due piroscafi raggiunsero La Valletta: il *Troilus* e l'*Orari*, quest'ultimo danneggiato e con parte del carico perduto. Secondo gli autori inglesi, questi arrivi produssero un sollievo modesto e non certo decisivo⁽¹⁸⁾. Intanto, i piani per la "C 3" erano ormai definiti.

Ma il 21 giugno, inaspettatamente, le forze di Rommel entravano nella piazzaforte di Tobruk, dove 30.000 uomini si arresero senza distruggere le loro grandi scorte di armi, di mezzi e di carburante.

Piani dell'Esercito e dell'Aeronautica

Il piano dell'Esercito prevedeva due ipotesi: ipotesi E.N., conforme alle direttive del Comando Supremo, e ipotesi N., riguardante il verificarsi del caso che, per un complesso di circostanze estremamente favorevoli, la conquista di Malta potesse avvenire ad opera di quelle forze che nell'altra ipotesi avrebbero dovuto occupare da tergo la baia di Marsa Scirocco al solo scopo di allargare la testa di sbarco principale. In questo caso dalla testa di sbarco sarebbe stata condotta un'azione, con direzione generale Nord, allo scopo di dividere in due l'isola di Malta attraverso un percorso alle spalle della Victoria Line e, successivamente, di completare l'occupazione.

Le forze da impiegare, oltre ai reparti di truppe speciali da sbarco (Reggimento *San Marco*, Battaglioni *Camicie Nere* ed altri), erano raggruppate in 3 Corpi d'Armata: il C.A. di aviosbarco (Divisione paracadutisti *Folgore*, VII Divisione paracadutisti tedesca, Divisione aviotrasportabile di fanteria *La Spezia* di riserva); il XXX C.A. (Divisione di fanteria *Friuli* e *Livorno*, 10° Raggruppamento corazzato, servizi, più la Divisione di fanteria *Superga* di rincalzo e per l'occupazione di Gozo e Còmino); il XVI C.A. (Divisioni di fanteria *Assietta* e *Napoli* per l'occupazione totale di Malta).

Nel primo giorno sarebbero state lanciate, su tre ondate — al mattino presto, nelle ore meridiane e prima di sera — i paracadutisti, cui nella notte sarebbe seguito lo sbarco del XXX C.A. Nel secondo giorno i combattimenti avrebbero dovuto portare all'allargamento della testa di sbarco ed all'avanzata su Marsa Scirocco. Successivamente, anche in relazione al-

(18) Cfr. R.T. Gilchrist, *Malta Strikes Back - The Story of 231st Infantry Brigades*, Aldershot, 1948, p. 17: "il convoglio di giugno fece ben poco per risolvere la situazione alimentare a Malta; prolungò soltanto per un po' la nostra possibilità di sopravvivere".

l'evolversi della situazione marittima, avrebbero preso terra anche le forze del XVI C.A. per attaccare in direzione nord-nord-est, dividere l'isola, prendere da tergo la Victoria Line e investire La Valletta, con il concorso delle truppe già sbarcate. Ove poi si fosse verificata l'ottimistica ipotesi N., i tempi sarebbero stati più brevi e le direttrici di attacco all'interno dell'isola sarebbero state rinforzate ed articolate.

Chiave di volta di tutta l'operazione era il successo nella costituzione della testa di sbarco nella zona chiamata in codice "Famagosta" — le aree di operazione di Malta venivano indicate con denominazioni tratte da località site nel Levante — lungo la costa sudoccidentale. Qui la costa si presentava generalmente aspra ed alta sul mare, ma proprio per questo appariva meno guarnita di apprestamenti difensivi.

All'aviazione veniva chiesto un sostegno continuo, sia nella fase preliminare contro tutti gli obiettivi utili, sia nella fase tattica da subito prima a subito dopo i lanci e gli sbarchi e poi a supporto delle colonne operanti. A queste esigenze cercava di rispondere al meglio possibile il "progetto di massima" presentato dall'Aeronautica.

Supponendo di disporre di 300 aerei da bombardamento, di 180 da caccia e di 160 d'assalto — oltre a 60 siluranti, 300 da trasporto e 10 da soccorso — l'Aeronautica li avrebbe schierati quasi tutti in Sicilia, tranne gli aerosiluranti che sarebbero stati basati a Pantelleria e metà dei bombardieri con 40 caccia in Puglia e Calabria.

Dopo la prima fase diretta a ridurre con incursioni diurne e notturne il potenziale bellico dell'isola, a bloccarla ed a logorarne progressivamente le difese, si sarebbe dovuto conquistare e mantenere, insieme all'aviazione tedesca, il dominio del cielo. Al momento dello sbarco l'Aeronautica avrebbe affrontato un impegno plurimo, dovendo con le stesse forze usate nella prima fase — le cui perdite e usura non era facile ripianare — preparare e sostenere tatticamente i lanci dei paracadutisti e gli sbarchi, oltre a proteggere i convogli navali. La caccia si sarebbe impegnata soprattutto in crociere sul cielo di Malta, mentre gli aerei d'assalto avrebbero operato in appoggio diretto alle truppe operanti sull'isola. Durante gli sbarchi l'aviazione avrebbe provveduto anche alla distensione di cortine di fumo in stretto collegamento con le esigenze delle forze d'attacco.

Le operazioni avrebbero dovuto essere condotte in stretta armonia con quelle dell'aviazione tedesca, in maniera che l'apporto complessivo dell'arma aerea risultasse aderente allo scopo. È da rilevare che, poiché l'ipotesi temporale di attuazione dell'Operazione "C 3" cadeva ora nei mesi

di luglio o di agosto 1942, la prima fase delle azioni aeree previste doveva concludersi con la conquista del dominio del cielo: meglio sarebbe stato dire “riconquista”, considerato che a tale risultato l’Asse era già pervenuto alla fine di aprile, soprattutto ad opera della *Luftwaffe*, ma che successivamente tale dominio aveva perduto.

Piani della Marina

I piani della Marina riguardavano sia le azioni collegate direttamente con lo sbarco a Malta, sia quelle attinenti al contrasto strategico da opporre nel Mediterraneo ad eventuali interventi di forze navali nemiche.

Il primo gruppo di compiti era demandato alla Forza Navale Speciale (F.N.S.), appositamente costituita al comando dell’ammiraglio Tur. Essa doveva organizzare ed eseguire la spedizione, assicurare la difesa ravvicinata dei convogli e delle zone di sbarco, bloccare Malta nelle acque immediatamente prossime all’isola. La F.N.S. disponeva nei porti della Sicilia di 20 torpediniere, 9 MAS, 3 motovedette, 1 cacciatorpediniere tedesco, 1 flottiglia di motosiluranti tedesche, 1 flottiglia di dragamine veloci, oltre a 10 rimorchiatori ed a 12 dragamine. Contava su 10 piroscafi per il trasporto delle truppe (1200 uomini ciascuno) e per il trasporto del materiale su 6 piroscafi, 25 motovelieri, 3 cisterne per l’acqua e 2 per il carburante. Aveva una flotta di mezzi da sbarco piuttosto eterogenea: 3 posamine, 4 motocisterne, 2 motonavi, 97 motozattere (di cui 32 tedesche), 100 motolance, 24 motoscafi, 30 motovelieri, 7 piccoli piroscafi appositamente attrezzati e 2 navi traghetto.

Ribadito che le condizioni indispensabili per poter eseguire la “C 3” erano: prevalenza navale ed aerea nel Mediterraneo; forze principali nemiche in porto; intensa azione aerea preventiva su Malta ed in particolare sulle zone di sbarco; condizioni metereologiche assicurate per 48 ore; fase lunare favorevole (luna nuova o ultimo quarto), i compiti della scorta ravvicinata erano prevalentemente rivolti alla difesa dagli aerei, dai sommergibili e dalle mine. Lo sbarco doveva iniziare alla mezzanotte del giorno fissato, contemporaneamente su cinque punti del litorale, e doveva svolgersi di massima nelle ore notturne nel minimo tempo possibile: entro il pomeriggio del secondo giorno dovevano prendere terra tutte le forze destinate ad estendere la testa di sbarco e ad occupare Marsa Scirocco, come pure l’isolotto di Gozo. Nel medesimo periodo di tempo bisognava assicurare alle truppe sbarcate una autosufficienza di almeno cinque giorni.

Le artiglierie navali dovevano appoggiare le operazioni di sbarco, che avrebbero avuto luogo in quattro ondate, con la protezione di cortine nebbiogene. Effettuato lo sbarco, i mezzi navali dovevano tornare alle basi per imbarcarvi altri contingenti, mentre i motoscafi e le motolance dovevano restare sul posto per tutte le successive esigenze logistiche connesse al trasporto degli uomini e dei rifornimenti. Le unità militari leggere dovevano concorrere col tiro navale alle operazioni terrestri.

Per particolari azioni di fuoco contro obiettivi consistenti, come fortificazioni permanenti o ammassamenti di truppe e difese, avrebbero potuto intervenire, con adeguata scorta, le due navi da battaglia della V Divisione Navale di base a Messina. All'alba del primo giorno, *Duilio* e *Doria* potevano intervenire con i propri pezzi da 320 per attaccare, con tiro diretto o indiretto, i propri obiettivi. Sparando a prima carica (gitt. max. 26.000 m) le due corazzate potevano battere praticamente tutta l'isola, ivi compreso il porto di La Valletta, tenendosi fuori portata delle artiglierie di Forte Delimara; anche sparando a seconda carica (gitt. max. 21.000 m), era parimenti possibile battere tutti gli obiettivi di Malta, senza correre il rischio di essere sottoposti ai tiri di artiglierie nemiche se il Forte Delimara fosse stato precedentemente messo fuori combattimento e, in caso contrario, affrontando il tiro dei due pezzi di grosso calibro del forte medesimo. Subito dopo l'azione di fuoco, era previsto che *Duilio* e *Doria* rientrassero a Messina, così da essere pronte a riprendere il mare contro eventuali interventi di forze navali nemiche.

A questo tema erano dedicate le *Direttive particolari per le forze navali in relazione all'esecuzione dell'operazione su Malta* (DI.NA. 7a), che si proponevano di raggiungere i seguenti scopi:

- impedire che forze navali nemiche potessero accorrere nelle acque di Malta;
- fronteggiare eventuali operazioni diversive delle forze navali nemiche;
- impedire che navi di superficie e piroscafi potessero rifornire Malta.

Circa le forze nemiche, non si riteneva possibile una precisazione a priori: tuttavia si assumeva che il nemico avesse modo e tempo di eseguire — o subito dopo l'inizio delle operazioni di sbarco, o nell'imminenza di esse qualora ne avesse avuto sentore — un concentramento di forze a Gibilterra, prelevando unità dalla flotta atlantica, ivi comprese anche navi portaerei; per contro, non era giudicato possibile un aumento delle forze nemiche dislocate ad Alessandria, che a quel tempo non comprendevano unità di quel tipo.

Il tempo minimo d'intervento delle forze pesanti avversarie era calcolato in 48 ore e la loro permanenza massima nelle acque di Malta in 3 giorni, se le forze leggere avessero potuto rifornirsi nell'isola, ed in 6 giorni se avessero anche potuto sostarvi.

Il grosso delle forze italiane erano dislocate a Napoli (3 navi da battaglia), a Messina-Augusta (2 navi da battaglia, 4 incrociatori pesanti e 5 leggeri) e a Cagliari (3 incrociatori leggeri). Queste forze avrebbero preso il mare per incontrare le aliquote navali avversarie provenienti da Alessandria o da Gibilterra ed impegnarle a fondo in acque lontane da Malta. Per le forze principali italiane era previsto:

— *“in caso di azione concomitante da Gibilterra e da Alessandria ed in mancanza di chiare indicazioni sugli scopi dei due gruppi di FF.NN. nemiche, azione delle forze nazionali dislocate in Sicilia orientale contro il gruppo di levante ed azione delle forze dislocate nel Tirreno contro il gruppo di ponente;*

— *eventuale concentramento di tutte le FF.NN. nazionali contro uno dei gruppi, se si fossero avute chiare indicazioni sugli scopi di ciascuno di essi due gruppi”.*

Naturalmente, un'azione di tale portata avrebbe impegnato a fondo tutta la flotta italiana: le unità di superficie maggiori e le scorte avrebbero avuto il compito più importante, ma anche i sommergibili sarebbero stati impegnati nelle zone di agguato per compiti offensivi ed esplorativi, mentre l'aviazione di Rodi e di Creta doveva garantire ricognizioni sistematiche su Alessandria.

Pronti a partire alla fine di giugno

I piani richiamati⁽¹⁹⁾ costituivano nel loro insieme un disegno accurato e completo, ben diverso dalle improvvisazioni cui ci si era, purtroppo, precedentemente abbandonati e delle quali ci si era dovuti amaramente pentire. Da un punto di vista teorico, l'impresa era stata studiata a fondo. L'incognita maggiore consisteva forse nell'azione iniziale dei paracadutisti, e gli insegnamenti di Creta erano lì a dimostrarne la temerarietà; ma qualora, sia pure con gravi e dolorose perdite, le truppe aviotrasportate

(19) Per maggiori dettagli, vedi M. Gabriele, *Operazione “C 3”: Malta*, 2ª edizione, Roma, Ufficio Storico Marina Militare (d'ora in poi U.S.M.M.), 1990, p. 153-194 e 251-306.

fossero riuscite nel corso del primo giorno a prender terra ed a resistere fino a sera, l'afflusso notturno delle truppe sbarcanti dal mare avrebbe avuto quasi certamente successo e si sarebbe costituita la testa di sbarco, premessa indispensabile per i futuri sviluppi dell'azione. "*Le forze destinate all'operazione*" — scrive il maresciallo Kesselring — "*erano state calcolate in modo tale da escludere un insuccesso*" ⁽²⁰⁾; in special modo erano stati curati i particolari dell'avvolancio e si erano addestrati i reparti destinativi, al comando del generale Student. Ormai, uomini e mezzi erano quasi a punto: i paracadutisti tedeschi erano in gran parte veterani, avvezzi a quel genere di operazioni, e gli italiani della Divisione *Folgore* erano stati specialmente allenati al loro compito dal generale Ramke; i plananti tedeschi di Eben-Emael e di Creta erano stati migliorati, e cioè dotati di mitragliatrici per il volo a terra e di paracadute frenanti, in vista di voli in picchiata; muniti inoltre di sirene urlanti, tali alianti potevano indurre il nemico a credere ad un attacco di "Stukas" e potevano provocare all'atterraggio non poco scompiglio.

Da parte italiana, la preparazione dei mezzi per lo sbarco navale proseguiva intensissima: si trattava infatti di affrontare coste rocciose ed a picco, di altezze variabili, fino a 40 metri sul livello del mare; di trasportare cannoni, carri armati medi e pesanti; di far percorrere a tutto l'insieme dei mezzi da sbarco lunghi tratti di mare aperto, per le rotte speciali da seguire, variabili da 80 a 120 miglia. Nei cantieri della penisola, e particolarmente a Monfalcone, Muggiano, Genova e Ancona, ferveva la costruzione delle motolance da 15 t, della velocità di 10 nodi, protette da corazzette laterali fisse e da scudi a difesa della timoneria e dei motori, con 340 miglia di autonomia, ponte di sbarco a prua ed armate con mitragliere, e delle motozattere da 250 t, armate con cannone da 76 antiaereo e navale e con due mitragliere, della portata di 225 uomini o di tre carri armati da 24 t o di quattro del tipo M o di pezzi d'artiglieria di peso corrispondente. Per ambedue i tipi di imbarcazioni si presero, come è stato accennato, i motori destinati alle littorine delle Ferrovie dello Stato: ma essendo necessario applicare ad essi degli appositi riduttori e ricorrere per ciò all'estero per l'acquisto di una speciale macchina alesatrice, si verificò un altro ritardo, in quanto detta macchina giunse soltanto l'8 maggio alle officine di Milano dove i riduttori venivano approntati. E si preparavano ancora scale da pompieri da 25 metri, con basamento fisso e manovra

(20) A. Kesselring, *cit.*, p. 127.

a mano; altre dello stesso genere con basamento girevole; scale elettriche Bergomi da 37-45 metri; passerelle speciali da applicare ai motovelieri per lo sbarco dei reparti; piccoli battelli d'assalto per i guastatori; apparecchiature speciali per i paracadutisti sabotatori e per i nuotatori, consistenti in un particolare armamento, abiti completi di gomma e zatterini pneumatici; apparecchi individuali (celogeni) per produrre individualmente nebbie protettive fittissime; stazioni radio per tutti i natanti, bussole ed orologi individuali stagni; ed infinito altro materiale, destinato a superare tutte le difficoltà che continuamente si presentavano, a mano a mano che procedeva l'addestramento dei reparti in condizioni naturali analoghe a quelle che essi avrebbero poi trovato sul teatro delle operazioni. Il grosso dei mezzi navali, a parte le M.L. e le M.Z., venne costituito da 24 motoscafi da 18-20 t requisiti a Venezia, da due motonavi lagunari da 180 t, dalle navi traghetto *Aspromonte* e *Messina*, dai piroscafi *Tabarca*, *Sauro*, *Mafalda*, dai tre posamine *Durazzo*, *Buccari*, *Pelagosa* e da 12 altri piroscafi destinati al trasporto di autocarri e truppe. Tutti questi natanti vennero sistemati con appositi "bottazzi" in legno a protezione delle fiancate, per rendere possibile l'attacco presso rive rocciose, e con l'installazione di scale.

A metà giugno l'ammiraglio giapponese Abe e il comandante Mitunobu poterono assistere ad un'esercitazione e ne rimasero vivamente impressionati. A fine mese, una seconda grande esercitazione d'insieme ebbe luogo sull'alta costa rocciosa a sud di Livorno, tra Antignano e Quercianella: vi presero parte oltre 4500 uomini e vi furono sperimentati i primi nuovissimi mezzi pronti, alla presenza del Re. Una nuova, grande manovra di sbarco notturno si tenne tra Marina di Pisa e Cecina e riuscì perfettamente, nonostante l'allarme già dato a tutte le difese costiere.

A questo punto, alla fine del giugno 1942, l'Operazione "C 3" sembrava finalmente sul punto di partire. In Italia uomini e mezzi erano pronti, e la sola componente che mancava per condurre l'azione nel migliore dei modi era l'assoluto dominio del cielo e il conseguente schiacciamento di Malta sotto il maglio di una pressione aerea totale, come quella che l'isola aveva sperimentato nel mese di aprile⁽²¹⁾. Tale componente poteva essere determinante per il successo: sarebbe stato possibile ottenerla?

(21) Quando — come scrive I. Cameron, *Red, Duster, White Ensign. The Story of Malta Convoys*, New York, 1960, p. 149 — "la situazione era disperata ... Malta era disseminata di crateri come la faccia della luna".

Ma, soprattutto sarebbe stato possibile procurare in tempo la nafta necessaria per la "C 3" — da 40.000 a 50.000 t — richiesta ancora una volta agli alleati dopo che la Marina italiana, con la "Battaglia di Mezzo Giugno", aveva esaurito le ultime scorte di carburante e non era più in grado di far navigare le navi che aveva⁽²²⁾? Il 15 giugno Hitler, impegnato in Russia, respinse la richiesta di un rifornimento straordinario. Questo rifiuto, anche senza le decisioni assunte nei giorni successivi, vanificava ogni velleità di tentare davvero la conquista di Malta.

Rinuncia all'Operazione "C 3"

Il 20 giugno Cavallero fece firmare a Mussolini una lunga lettera per Hitler, nella quale ricordava con preoccupazione al Führer che:

"Al centro del nostro quadro strategico sta il problema di Malta, a riguardo del quale abbiamo preso a suo tempo le note decisioni... Questa azione di Malta si impone più che mai... ormai, in giugno, Malta, rifornita costantemente di apparecchi, ha recuperato le sue capacità offensive belliche, cosicché la nostra navigazione per la Libia è resa nuovamente molto difficile... A fondamento di queste esigenze sta il problema della nafta. Ora le nostre navi da guerra hanno i depositi di nafta vuoti e non è più possibile rifornirle: una seconda uscita delle nostre forze navali non è ora possibile... questa operazione su Malta sarà il mezzo migliore per risolvere il problema della nafta... agosto è l'epoca ultima dell'anno che permetta di eseguire l'operazione".

Il giorno successivo, come già ricordato, Rommel ottenne la grande vittoria di Tobruk, sia pure con almeno tre settimane di ritardo sui tempi preventivati, cosa che aveva causato la distruzione di molte risorse. Ma l'ingente preda di guerra catturata nella base britannica indusse Rommel a chiedere al Führer l'autorizzazione di sfruttare la vittoria inseguendo gli inglesi fino al Nilo: non vi sarebbe stato un problema di trasporti marittimi perché avrebbe utilizzato i rifornimenti catturati al nemico.

Cavallero, così come Raeder, Kesselring e Weichold, non aveva cambiato idea circa la priorità di Malta, ma fu sopraffatto. Il 22 l'Addetto

(22) Cfr. Cavallero a Marras, Addetto Militare italiano a Berlino, n. 15.336 del 5 giugno 1942, in A.U.S.M.M., busta DI.NA. 7a; Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Marina al Comando Supremo n. 15.067 dell'8 giugno 1942, in A. Cocchia, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942*, Roma, U.S.M.M., 1962, p. 541-542.

Militare tedesco a Roma, von Rintelen, confermò a Cavallero di concordare nell'opinione che Malta veniva prima dell'avanzata in Egitto, ma il 23, dopo un colloquio con il generale Jodl, von Rintelen dovette tornare da Cavallero per propugnare la rinuncia all'attacco di Malta e la continuazione dell'offensiva terrestre. L'O.K.W. si era fatta contagiare volentieri dai vaneggiamenti di Rommel sul Nilo — o addirittura sul Golfo Persico — a portata di mano.

Quella stessa sera giunse a Roma la risposta di Hitler a Mussolini. Nella lettera il Führer, pur lasciando al Duce la decisione finale, lo esortava caldamente a ordinare *“il proseguimento delle operazioni fino al completo annientamento delle truppe britanniche”* in Egitto. Il tutto era condito da ammonimenti espressi in tono ispirato:

“Il destino, Duce, ci ha offerto una possibilità che in nessun modo si presenterà una seconda volta sullo stesso teatro di guerra... la dea della fortuna nelle battaglie passa accanto ai condottieri soltanto una volta. Chi non l'afferra in un momento simile, non potrà molto spesso raggiungerla mai più”.

Mussolini fu d'accordo. A nulla valse la Conferenza convocata a Derna il 25 giugno, di cui Cavallero così riferisce nel suo diario:

“Il Maresciallo Kesselring afferma che la situazione in Mediterraneo è molto seria. Per Malta occorrerebbero sei gruppi da caccia e sei da bombardamento. Ora non è più possibile ritirare forze dalla Libia... Prendo la parola... desidero porre un quesito sulla base dell'ipotesi che i Capi decidano di andare a fondo. Affermo che in tal caso il quadro operativo d'insieme non cambia, perché al centro del problema resta sempre Malta. A nulla varrebbe procedere in Egitto se non renderemo possibile la navigazione nel Mediterraneo, cioè se non metteremo nuovamente Malta sotto pressione. In tale ipotesi ho esaminato il progetto Kesselring e ho detto a Fougier che, pur facendo massa con tutte le forze italiane, mancherebbero ancora quelle forze che appunto nel piano del Maresciallo era previsto venissero dalla Germania. Il Maresciallo Kesselring afferma che il problema può essere posto solo in questi termini: 1° caso: l'avanzata continua ed in otto o dieci giorni giunge al termine. In questo periodo non vi è nulla da fare a Malta. 2° caso: l'avanzata si arresta. Si riprende allora l'azione su Malta, si dà corso nuovamente ai rifornimenti e con questi rifornimenti si riprende di nuovo l'avanzata. Il primo caso però è l'unico possibile, poiché siamo troppo deboli per combattere da due parti” (23).

(23) U. Cavallero, *cit.*, p. 279-280.

Nel corso della Conferenza, Kesselring pronunciò parole profetiche: sostenne che il nemico, ritirandosi migliorava la sua situazione, mentre le forze dell'Asse si lasciavano trascinare lontano dalle basi, senza i mezzi per avanzare le basi stesse; che al massimo si sarebbe potuto avanzare fino a el Alamein, ma non più in là; che, infine, la superiorità aerea nemica si sarebbe manifestata schiacciante; e concluse: *“Devo assolutamente diffidare di un'avanzata a fondo. Se mi verrà l'ordine obbedirò, ma non so quale possa essere, in questo caso, l'epilogo della campagna”*. Analogo era il punto di vista della Marina germanica, rappresentata da Weichold (nessun rappresentante della Marina italiana era presente). Ma non c'era più niente da fare.

Rommel giunse ad el-Alamein il 30 giugno. Aveva 21 battaglioni, 25 gruppi di artiglieria, 82 carri italiani, oltre a reparti tedeschi ridotti, con 56 carri e una ventina di autoblinde. Lo aspettava l'VIII Armata britannica, con 30 battaglioni ad organici completi e circa 150 carri armati. La preconizzata rotta inglese non si era verificata.

Luglio segnò anche formalmente la fine della “C 3”. All'inizio del mese la *Luftwaffe* riprese l'attacco a Malta, con l'obiettivo di riottenerne la neutralizzazione, ma sebbene l'azione avesse una durata maggiore di quella inizialmente prevista (14 giorni invece di 5), i risultati conseguiti furono scarsi: una lieve riduzione delle perdite del traffico marittimo, distruzione di una cinquantina di apparecchi inglesi, logoramento del nemico forse inferiore al logoramento subito dalle stesse forze dell'Asse. D'altro canto, i britannici potevano ora sostituire quasi subito gli aerei perduti, mediante i lanci dalle portaerei: da parte italo-tedesca, invece, le esigenze del fronte africano si manifestavano più urgenti di giorno in giorno, distraendo quotidianamente forze aeree dal fronte di Malta, specialmente caccia, nel qual campo si era già assai inferiori agli avversari.

Così nella seconda decade di luglio, le operazioni contro Malta ripresero un ritmo rallentato e, come sempre si era verificato precedentemente, ad ogni diminuzione della pressione offensiva sulla piazzaforte, si constatò di nuovo un immediato rafforzamento dell'isola e una rapida ripresa della sua capacità offensiva, che si tradusse in affondamenti di trasporti.

Ormai, l'abbandono della “C 3” era nelle cose. Il 7 luglio Cavallero ordinò al generale Gandin di studiare la trasformazione dell'esigenza “C 3” in esigenza “C 4” (occupazione della Tunisia). Il 10 incominciò a distogliere per l'Africa le motozattere destinate a Malta. Entro il mese la Divisione *Folgore* veniva schierata ad el-Alamein. I tedeschi il 17 luglio chiedevano la restituzione degli istruttori che avevano messo a disposizione

per la preparazione, il 23 richiama il capitano di corvetta Paschen, esperto di sbarchi, che era stato prestato al Comando Superiore della "C 3".

Lo scioglimento ufficiale avvenne il 27 luglio, ad un anno dal sacrificio di Teseo Tesei⁽²⁴⁾. La comunicazione di Cavallero ai tre Capi di S.M. affermava che *"la situazione militare generale e le condizioni meteorologiche fanno prevedere l'impossibilità, per il corrente anno, di effettuare l'operazione C 3"*. Sciolto lo S.M. costituito *ad hoc*, tutta l'organizzazione creata per quella esigenza fu smantellata. Al Capo di S.M. della Marina, Cavallero rivolse un accorato ringraziamento⁽²⁵⁾.

Malta riprese a respirare e a combattere. A metà agosto arrivarono nell'isola, con l'Operazione "Pedestal", cinque piroscafi su quattordici, oltre al solito velocissimo *Welshman*, malgrado la vivace opposizione delle forze navali e aeree dell'Asse. Era il primo sostanzioso rifornimento, da un anno: non tale da permettere di aumentare le scarse razioni alimentari, ma tuttavia di portata sufficiente da assicurare qualche altro mese di resistenza. Si doveva arrivare a ottobre, perché l'assedio volgesse alla fine.

(24) Del quale non si sapeva ancora niente per certo in Italia. Può avere un qualche interesse riportare questo ricordo del generale Guido Matteini, direttore generale delle Armi e degli Armamenti navali e cognato del comandante Tesei, che si riferisce ad un colloquio avuto con ufficiali inglesi subito dopo aver passato le linee del fronte, verso la fine dell'ottobre 1943, per porsi al servizio del governo di Brindisi. Egli scrive: *"Parlando dei mezzi d'assalto ho incidentalmente accennato che il creatore di essi era stato mio cognato ed allora subito Long ha detto: allora sua moglie è una Tesei. Com'era da immaginare essi (erano) molto, troppo al corrente delle nostre cose. Ho approfittato di questo per cercare allora di sapere qualche notizia di Teseo, che è la cosa che daccché stavo da questa parte desideravo di più di fare. Abbiamo così parlato a lungo dell'impresa di Malta, ma purtroppo non è emerso nulla di nuovo. Escludono nel modo più assoluto che possa essere stato fatto prigioniero o che possa essersi nascosto in Malta o fuggito. Non mi hanno quindi dato nessuna speranza per la sua salvezza. Povero Teseo! Purtroppo credo anch'io che non lo rivedremo mai più, il suo sacrificio è stato vano.*

Nello sfacelo di questo periodo però c'è da invidiarlo, se è scomparso è caduto chiudendo i suoi occhi su una visione di gloria e di speranza per la grandezza della Patria. Con il suo carattere, le sue idee come avrebbe sopportato la tragica situazione attuale? Per lui forse è stato meglio così, ma per noi è un'altra cosa e uomini della sua dirittura sono troppo preziosi in momenti come questi. No, non può essere stato vano il sacrificio dei migliori, Dio non può permettere questo. Bisogna pensare che solo il valore ed il sacrificio ci fanno migliorare e perfezionare e che tutte queste sofferenze avranno un giorno la loro ricompensa. Purtroppo su ciò che è veramente successo a Malta quella notte gli inglesi continuano ad essere abbottonati e non si sa quali risultati ottennero i nostri. Non vi è perciò nemmeno la soddisfazione che il suo sacrificio ebbe uno scopo immediato. D'altra parte, questa eccessiva riserva degli inglesi fa sperare che qualche risultato tangibile fu raggiunto quella notte". Diario Matteini, Roma, p. 211-213.

(25) Il Capo di S.M.G. al Capo di S.M. della Marina, 15 luglio 1942, in A.U.S.M.M., busta 102 ter, fascicolo C-9.

Dal 10 al 20 di quel mese si svolse l'ultima offensiva aerea contro Malta, richiesta da Cavallero durante tutto settembre: i risultati, dei quali Kesselring dubitava in partenza, furono indubbiamente scarsi. Stava intanto per cominciare la battaglia di el Alamein, e dopo il 20 ottobre quasi tutte le superstiti forze aeree tedesche della Sicilia vennero gettate nella fornace egiziana. Quando, un mese dopo, il grande convoglio "Stoneage" arrivò senza perdite a La Valletta, i maltesi poterono finalmente ritenere che, per loro, la guerra era terminata.

E, per l'Asse, era perduta irrimediabilmente: gli inglesi erano arrivati ad Agedabia, marciando su Tripoli; gli americani erano sbarcati in Africa Settentrionale per portare di lì il primo attacco alla fortezza europea; la VI Armata tedesca era accerchiata a Stalingrado e i russi avanzavano su tutto lo sterminato fronte orientale.

Il 20 ottobre, lo stesso giorno in cui gli aerei germanici desistevano per l'ultima volta dall'attacco su Malta, Mussolini confessava a Cavallero: *"Sapete, tutto considerato, sono venuto nella conclusione che invece di avanzare su Marsa Matruh era meglio fare l'operazione su Malta"* ⁽²⁶⁾.

(26) U. Cavallero, *cit.*, p. 346.

LE AZIONI NAVALI DI MEZZO GIUGNO E DI MEZZO AGOSTO 1942 - L'ASPETTO NAVALE

RICCARDO NASSIGH

Dentro e fuori il Mediterraneo: un'occhiata generale

Alla metà del 1942, con la guerra estesa su scala mondiale e il Tripartito all'offensiva dovunque, il quadro strategico poteva apparire fosco per gli Alleati. In realtà nella macchina bellica del Tripartito cominciavano invece ad affiorare segni di debolezza preoccupanti, anche se non sempre percepiti.

In particolare la produzione bellica germanica tardava a organizzarsi, mentre il Giappone e, assai più l'Italia, risentivano di uno sforzo industriale sproporzionato alle reali possibilità finanziarie, economiche e tecnologiche.

Inoltre, al contrario di quanto accadeva in campo alleato, mancava un effettivo lavoro di composizione e di convergenza fra le inevitabili differenti concezioni strategiche; mancava anzi una reale volontà di combattere uniti, mentre affioravano di continuo segni di reciproca sfiducia. Sovente i piani politici e militari si rivelavano eccessivamente ottimistici, quando addirittura non risultavano velleitari.

La Campagna di Russia stava mostrando i limiti della *Wehrmacht*, concepita per operazioni su fronti centroeuropei ma ormai impegnata in un conflitto di dimensioni continentali; inoltre l'Armata Rossa, che aveva dimostrato una vitalità inattesa, stava ricevendo rifornimenti cospicui dagli alleati occidentali.

In Mar Nero la Marina tedesca chiedeva l'intervento dei mezzi leggeri italiani.

Nella "Battaglia dell'Atlantico" i sommergibili tedeschi affondavano in giugno 700.000 tonnellate di naviglio mercantile, ma occorreva costruire molti più battelli, perché i cantieri americani stavano avviando un programma di costruzioni imponente per ripianare le perdite, ed inoltre l'avversario si faceva più agguerrito.

Dal canto loro i giapponesi, dopo la difficile battaglia del Mar dei Coralli nel mese di maggio, subivano a Midway la loro prima sconfitta e, soprattutto, erano costretti a rinunciare all'ulteriore espansione nel Pacifico.

La situazione geostrategica nel Mediterraneo

In Mediterraneo l'Asse controllava tutte le coste settentrionali dal confine franco-spagnolo all'Egeo, compresa l'isola di Creta, e quelle meridionali dall'Algeria alla Libia. Il nemico possedeva Gibilterra, Malta, l'Egitto e il Medio Oriente; era inoltre in grado di esercitare un certo controllo sui Dardanelli e poteva far conto su un comportamento non del tutto ostile dei francesi nei loro territori nordafricani (dove però le Commissioni armistiziali dell'Asse vigilavano).

Spagna e Turchia, i soli neutrali, cercavano di mantenere normali rapporti con entrambi i belligeranti, anche se la prima non negava, per ovvie ragioni ideologiche, una certa benevolenza alle potenze dell'Asse.

Da un punto di vista strettamente navale le condizioni di relatività erano effettivamente molto migliorate per l'Asse dopo la distruzione della "Forza K" di Malta e il successo di Alessandria nel dicembre 1941: per la prima volta dall'inizio del conflitto la *Mediterranean Fleet* non disponeva di corazzate, né di portaerei.

Permanevano però le cause di debolezze endemiche già emerse in precedenza, che avevano impedito alla Marina e all'Aviazione italiane di conquistare un ragionevole controllo del mare. Altrettanto si dica per l'insanabile inferiorità qualitativa del Regio Esercito in rapporto a un nemico continuamente in progresso, che ormai fruiva di un largo aiuto da parte americana.

I traffici con la Libia restavano un punto estremamente delicato per diversi motivi:

- Il fronte africano richiedeva continuamente rifornimenti, che d'altra parte risultavano sempre insufficienti a causa dell'esiguità della produzione

bellica nazionale e della dispersione delle forze italiane su vari fronti⁽¹⁾.

- La crescente scarsità di naviglio mercantile adatto, e delle relative scorte navali e aeree, aggravava la situazione, che sarebbe stata comunque irrisolvibile a causa della insufficiente capacità di ricezione dei porti di Tripoli, Bengasi e Tobruk: gli unici in grado di ricevere i convogli.

In questo quadro anche l'invio in Libia dell'*Afrika Korps* non avrebbe comunque potuto mutare sostanzialmente la situazione.

Di qui, come si vedrà meglio più avanti, l'inusitata importanza di Malta come fattore di offesa alle comunicazioni marittime tra Italia e Libia, nonostante le modeste forze del suo dispositivo aeronavale.

In effetti la strategia britannica in Mediterraneo seppe adeguarsi alla situazione sviluppando alcune chiare linee di tendenza:

- alimentare il più largamente possibile l'Armata del Nilo in uomini e mezzi, ricorrendo alla Rotta del Capo — con i sicuri terminali di Ismailia, Suez, Port Said, Alessandria — e sbarcando aerei nel Golfo di Guinea, da dove potevano raggiungere direttamente l'Egitto dalla base di Takoradi;
- tenere in vita Malta come punta di lancia capace di falciare i traffici vitali per le armate dell'Asse in Libia;
- puntare alla conquista della stessa Libia come premessa al dominio del Mediterraneo: via di comunicazione imperiale e base d'attacco alla Fortezza Europa. (Su quest'ultimo punto, come vedremo meglio in seguito, le vedute sovietico-americane divergevano sensibilmente da quelle britanniche).

Gli inglesi tengono in vita Malta

Dopo il parziale arrivo a Malta del convoglio inviato da Alessandria nel marzo precedente — con la conseguente Battaglia della Sirte — l'isola si trovava, ancora una volta, in gravi condizioni.

A una violenta offensiva aerea del II *Fliegerkorps*, durata fino ad aprile, era succeduta una nuova offensiva della Regia Aeronautica: meno violenta, ma pur sempre sufficiente a non permettere un ritorno alla normalità.

(1) Un esempio valga per tutti: quando l'Asse stava preparando la grande offensiva del giugno 1942 ricevette, da gennaio a maggio, circa 400.000 tonnellate di materiali complessivamente, con minime perdite in mare. Quando l'VIII Armata britannica preparava l'offensiva di fine ottobre a el-Alamein ricevette, nei mesi di settembre e ottobre, una media di circa 466.000 tonnellate di materiali al mese.

Le scorte di viveri e rifornimenti d'ogni genere difettavano; i reparti aerei erano assai indeboliti e i pochi sommergibili rimasti, dopo la perdita di otto unità, erano stati allontanati in maggio. Oltre tutto bisognava impedire che il morale di militari e civili, fino allora elevato anche nei momenti più critici, subisse un possibile tracollo.

Occorreva dunque uno sforzo in grande stile per ridare forza all'isola, tanto più che le truppe dell'Asse stavano ricevendo discreti rinforzi ed erano passate all'offensiva.

Italiani e tedeschi avevano inoltre preparato i piani per la conquista di Malta, intendendo venire a capo una volta per tutte dell'annoso problema.

La "Battaglia di Mezzo Giugno": i piani britannici

In attesa di poter inviare a Malta un grosso quantitativo di rifornimenti, i britannici, ripetendo un genere di operazioni già più volte sperimentato, rifornirono per due volte l'isola tra il 5 e il 6 maggio: da una zona di mare a sud delle Baleari tre portaerei salpate da Gibilterra ⁽²⁾ inviarono un certo numero di aerei da caccia "Spitfire V", che non avrebbero potuto compiere da soli l'intera trasvolata per difetto di autonomia; il posamine veloce *Welshman* portò alcuni rifornimenti urgenti direttamente a La Valletta, eludendo la sorveglianza dell'Asse.

In giugno l'Ammiragliato mise in atto un complesso piano, al quale parteciparono, oltre alla *Mediterranean Fleet* (rinforzata da alcune unità inviate dall'Oceano Indiano), anche alcune navi della *Home Fleet* e la "Forza H" di Gibilterra.

Vennero avviate due distinte operazioni di rifornimento a Malta da ponente e da levante, strettamente collegate fra loro ma sostanzialmente autonome. I due Comandanti Superiori in mare avrebbero così mantenuto la necessaria libertà d'azione e, nell'insieme, sarebbero aumentate le probabilità che almeno una delle due operazioni sortisse l'esito sperato.

Ecco, in sintesi, il quadro prospettato:

- Operazione "Harpoon": da ponente.

Vi partecipavano, agli ordini dell'ammiraglio Curteis, la corazzata *Malaya*, le portaerei *Eagle* e *Argus*, oltre a tre incrociatori, un incrociatore

(2) Erano i due anziani *Eagle* e *Argus*, con l'aggiunta dell'americano *Wasp*, appositamente messo a disposizione dal presidente Roosevelt su richiesta di Winston Churchill.

antiaereo, dieci fra cacciatorpediniere e caccia-scorta, oltre a naviglio minore e ausiliario; il convoglio dei rifornimenti era composto da sette mercantili.

- Operazione "Vigorous": da levante.

Vi erano impegnati sette incrociatori, un incrociatore antiaereo, oltre a venticinque caccia e caccia-scorta, naviglio minore e nove mercantili. Comandante in mare era l'ammiraglio Vian, agli ordini del Comandante in Capo della *Mediterranean Fleet* ammiraglio Harwood, con sede ad Alessandria.

- Dispositivo di sorveglianza e contrasto contro la flotta italiana: 18 sommergibili nel Mediterraneo Centrorientale; quattro sommergibili nel Tirreno; bombardieri per attaccare Taranto tra il 9 e l'11 giugno.
- Sabotaggi: contro le basi aeree dell'Asse a Creta e in Cirenaica, con impiego di reparti speciali.

Nelle sue linee generali il piano prevedeva movimenti articolati di vari gruppi navali.

In effetti i movimenti ebbero uno svolgimento regolare: Curteis salpò il giorno 5 dai porti britannici con tre incrociatori, sette caccia e il convoglio occidentale; la sera dell'11 si congiunse a Gibilterra con la corazzata e le portaerei, l'incrociatore antiaereo *Cairo* e altre unità minori.

C'era anche un gruppo logistico destinato al soccorso delle navi danneggiate e al rifornimento in mare delle navi. La Marina britannica aveva raggiunto una grande esperienza in questo genere di operazioni, che permetteva notevoli risparmi di tempo e fungeva da moltiplicatore di forze.

Mentre Vian lasciava Alessandria fra l'11 e il 12 giugno, riunendo le sue navi la sera del giorno successivo, Curteis avanzava verso ponente con un duplice dispositivo: la corazzata e le portaerei, con tre degli incrociatori e un solo caccia, agli ordini diretti del Comandante Superiore, costituivano la forza di protezione indiretta del convoglio; quest'ultimo navigava a una certa distanza col *Cairo* e nove caccia e caccia-scorta.

Gli inglesi si attendevano un forte contrasto dalla flotta italiana e dal dispositivo di sorveglianza del Canale di Sicilia (sommergibili, mine), oltre che, naturalmente, una violenta offensiva aerea.

L'area di massimo pericolo sarebbe stata il Canale di Sicilia, dove l'Ammiragliato non intendeva rischiare le grandi navi. Perciò era previsto che il grosso della forza occidentale non oltrepassasse la soglia Ovest del Canale: il convoglio avrebbe transitato nella strettoia durante la notte con

la sola scorta diretta, mentre Curteis avrebbe invertito la rotta al tramonto un poco a ponente del meridiano di Tunisi, mantendosi fin che possibile al largo dell'Algeria per eventuali interventi d'emergenza.

Il rischio, apparentemente eccessivo per il convoglio, era tuttavia razionalmente calcolato.

L'esperienza aveva insegnato agli inglesi che la flotta italiana non era solita attaccare di notte: cosa che, del resto, si poteva giustificare — oltre che per le gravi carenze tecniche e addestrative alle quali si accennerà più oltre — anche per le oggettive difficoltà di manovra che una grossa formazione navale avrebbe incontrato in acque tanto ristrette largamente minate. D'altra parte le grandi navi non erano certo l'arma più adatta per contrastare sommergibili e mezzi leggeri in genere.

Quanto al convoglio orientale, che pure si trovava sotto la minaccia della flotta italiana dislocata a Taranto, avrebbe regolato i propri movimenti secondo l'evoluzione degli eventi.

L'ampiezza dell'area da attraversare esponeva infatti Vian alla sicura intercettazione diurna nel caso in cui, com'era accaduto in marzo, le forze navali italiane fossero intervenute (e non era affatto certo che i sette incrociatori di Alessandria potessero ripetere il "miracolo" della Sirte).

Le misure dell'Asse

L'esplorazione aerea e i servizi informazioni dell'Asse, e in particolare il S.I.S. della Regia Marina, funzionavano assai bene. Supermarina ricevette così le prime informazioni su "Harpoon" già nella giornata del 12 giugno, cioè dopo poche ore dall'entrata di Curteis nel Mediterraneo. Le segnalazioni degli aerei risultarono assidue e generalmente precise anche nelle ore notturne.

Altrettanto tempestivi furono gli avvistamenti della forza navale di Alessandria e — merito dei servizi segreti italiani — vennero preventivamente scoperti anche i piani dei sabotaggi alle basi aeree, che infatti fallirono quasi completamente.

Supermarina fu dunque in grado di formulare tempestivamente un attendibile apprezzamento della situazione: lo stato generale delle cose e l'insieme dei dati sulle forze nemiche inducevano a ritenere che l'obiettivo più probabile fosse Malta.

I piani per le forze navali italiane

Supermarina dovette innanzitutto affrontare il problema di una eventuale divisione delle nostre forze, che, in linea di massima, si sarebbe voluta evitare.

Occorreva un'attendibile previsione di ciò che il nemico avrebbe voluto o potuto fare:

- tenere le proprie forze separate;
- tentare di riunirle a nord di Malta per coprire i convogli, interponendosi tra l'isola e le basi della flotta italiana.

Questa seconda ipotesi, che avrebbe ovviamente implicato la riunione delle nostre forze, appariva invero più difficile da realizzare: le due forze inglesi distavano parecchio l'una dall'altra, e non era verosimile che potessero congiungersi senza prima venire intercettate.

Ammesso invece che il nemico agisse indipendentemente a ponente e a levante, la flotta italiana avrebbe dovuto accettare di buttarsi tutta insieme contro una sola delle due forze britanniche, lasciando indisturbata l'altra, oppure dividersi.

Per dividersi sarebbe stato necessario prevedere quale convoglio fosse più importante, come sarebbe stato protetto nella fase dell'avvicinamento all'isola e quali possibilità si offrissero alle navi italiane di operare di giorno e senza allontanarsi troppo dalle basi aeree dell'Asse.

Supermarina scelse, in effetti, la ripartizione delle forze. Benché il convoglio di ponente non apparisse affatto meno importante dell'altro, si preferì concentrare il grosso della flotta a levante, dove gli spazi di manovra erano assai più vasti. D'altra parte era facile prevedere che gli inglesi avrebbero impiegato soltanto forze leggere nel Canale di Sicilia.

La flotta fu infine così distribuita: il grosso a levante, con le due corazzate classe "Littorio", quattro incrociatori e dodici caccia agli ordini del Comandante in Capo delle Forze Navali, ammiraglio Iachino; la VII Divisione a ponente, con gli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Raimondo Montecuccoli*, scortati da sette cacciatorpediniere, agli ordini dell'ammiraglio Da Zara.

Sommergibili

Il Comando Sommergibili (Maricosom, affidato dal gennaio 1942 all'ammiraglio Legnani) mise in atto un piano basato sui concetti di concentrazione e mobilità. Fu effettivamente una svolta nei criteri d'impiego, che teneva finalmente conto dell'esperienza bellica.

Soltanto pochi battelli dovevano stare in agguato preventivo nel Mediterraneo occidentale. Gli altri, inviati in mare su allarme, avrebbero attaccato le forze di ponente nell'ultimo tratto del loro avvicinamento al Canale di Sicilia: avrebbero così operato in un'area relativamente ristretta, agendo riuniti in rastrelli mobili che Maricosom avrebbe spostato in base alle segnalazioni aggiornate sul nemico.

Ogni volta il nemico avrebbe dovuto far fronte a più sommergibili, che avrebbero anche potuto attaccare contemporaneamente da direzioni diverse.

Già la sera del 12 giugno furono fatti uscire sei sommergibili, mentre altri cinque vennero inviati a sorvegliare le acque attorno a Malta.

(Anche i Comandi aerei applicarono rigorosamente il principio della massa, concentrando gli attacchi soprattutto a sud della Sardegna e sul Canale di Sicilia).

La battaglia

La cronaca della battaglia è stata più volte narrata con ogni particolare. Qui basterà dunque un sintetico riepilogo orientativo.

D'altra parte, a tanta distanza di tempo e con tanti mutamenti ormai intervenuti, la nostra attenzione va più volentieri alla logica dei fatti e dei processi decisionali, piuttosto che a una meticolosa ricostruzione degli eventi, ormai di per sé acquisita.

A ponente

La VII Divisione lasciò Cagliari nel pomeriggio del 12 giugno. Inutilmente attaccata da un sommergibile e tallonata dalla ricognizione aerea di Malta, fece rotta su Palermo, dove rimase fino al tardo pomeriggio del 14 in attesa di chiarire la situazione del nemico.

Uscì infine, con soli cinque cacciatorpedinieri invece dei sette originali, sempre tenuta d'occhio dai ricognitori, per intercettare il convoglio a ponente di Pantelleria nelle prime ore del mattino del 15.

Nella giornata del 14, frattanto, il posamine *Welshman* aveva fatto un'altra corsa a Malta con un carico urgente, eludendo ancora una volta ogni sorveglianza.

Nello stesso giorno il convoglio aveva subito numerosi attacchi aerei, piuttosto ben sincronizzati, e Curteis era stato attaccato, benché senza esito, da due sommergibili.

A sera, come previsto, il grosso aveva invertito la rotta mentre il convoglio si era inoltrato nel Canale di Sicilia, guidato dal comandante Hardy sul *Cairo*, lungo rotte abbastanza prossime alle acque tunisine.

L'avvistamento fra le opposte formazioni avvenne effettivamente, a ponente di Pantelleria, la mattina del 15 giugno verso le cinque e mezzo, in atmosfera chiara, a circa 20.000 metri di distanza.

Hardy fece immediatamente occultare il convoglio con nebbia artificiale, dirottandolo verso la Tunisia accompagnato da quattro caccia-scorta.

Contemporaneamente mise in atto il piano già discusso con i suoi comandanti in sottordine: mantenere l'incrociatore fra il nemico e il convoglio, e mandare all'attacco i cinque caccia di squadra dei quali disponeva, armati con pezzi da 120 e da 102 mm e siluri da 533.

Era chiaro che il *Cairo*, con i suoi cannoni antiaerei da 102 mm, avrebbe potuto fare ben poco, se non coprirsi a sua volta di nebbia e sparare più che altro per motivi morali: in effetti le navi italiane non giunsero quasi mai a portata dei suoi pezzi.

D'altronde non sembra che la situazione offrisse alternative più razionali. Il vecchio incrociatore non aveva una velocità sufficiente per correre all'attacco assieme ai caccia, e comunque la debole scorta diretta dal convoglio consigliava di tenere l'incrociatore in posizione tale da poter eventualmente intervenire in caso di bisogno.

Da Zara aveva lungamente atteso il momento di affrontare il nemico in una battaglia di tipo classico, mettendo in atto le sue idee sul tiro di concentrazione a distanze serrate. Il metodo si discostava da quello usualmente applicato nella Regia Marina: anziché aprire il fuoco alle massime gittate, facendo sparare ogni nave su una delle unità nemiche (modalità che facilitava il controllo del tiro, ma lo disperdeva fra i vari bersagli) Da Zara intendeva serrare le distanze, concentrando di volta in volta il fuoco di tutte le sue navi sul bersaglio prescelto, a tutto vantaggio della precisione del tiro e delle probabilità di colpire.

La rapidità di esecuzione era ovviamente essenziale, dato che le navi nemiche non prese di mira restavano libere di sparare senza essere controbattute.

Così, alle 05.39, mentre i caccia britannici avanzavano a tutta forza verso gli incrociatori italiani — con una manovra superba, che ricordava la famosa “carica” degli incrociatori da battaglia tedeschi allo Jutland — l'*Eugenio* e il *Montecuccoli* aprivano entrambi il fuoco sul *Bedouin*, il caccia-

torpediniere di testa, aumentando rapidamente la velocità da 28 a 32 nodi, su rotta pressoché perpendicolare a quella del nemico e serrando a loro volta le distanze.

Da Zara aveva ben presente il rischio di perdere di vista il convoglio, che restava l'obiettivo principale; si preparava perciò a distaccare una parte dei suoi cacciatorpediniere per intercettare direttamente i mercantili con la loro scorta.

In effetti il combattimento si scisse presto in due episodi: a nord lo scontro fra gli incrociatori italiani, insieme a tre dei loro caccia, contro i cinque cacciatorpediniere della Squadriglia "Bedouin"; più a sud l'attacco al convoglio da parte dei due caccia italiani meno veloci — *Malocello* e *Vivaldi* — che avevano comunicato di non poter mantenere la velocità della Divisione.

Oltre alla scorta del convoglio i due caccia italiani si trovarono a controbattere anche i cacciatorpediniere di squadra, che stavano avvicinandosi alla VII Divisione ma erano ancora a tiro.

A 5800 metri di distanza dal nemico lanciarono senza esito gli otto siluri dei quali disponevano complessivamente, ma il *Vivaldi* venne gravemente danneggiato.

Fu salvato dal *Malocello* e dagli altri tre caccia rimasti a Da Zara, tempestivamente inviati in soccorso, ma il convoglio non venne ulteriormente attaccato, e fu pertanto libero di proseguire.

Quanto allo scontro principale, che fu condotto con estrema audacia fino a poco più di 6000 metri di distanza, costò ai britannici qualche danno al *Cairo* e il gravissimo danneggiamento di due caccia (fra cui il *Bedouin*, affondato poi da un aerosilurante italiano). Gli incrociatori italiani subirono invece danni leggeri, pur con morti e feriti.

Dopo l'attacco dei cacciatorpediniere inglesi, Da Zara, rimasto ormai con i soli incrociatori, tentò lungamente di intercettare il convoglio nell'atmosfera ormai caliginosa per la nebbia artificiale. Proprio allora però difettarono le informazioni sul nemico, che in precedenza erano state precise e frequenti, e la ricerca risultò vana.

L'Ammiraglio chiese giustamente il concorso delle forze aeree, rendendosi conto che le sue poche navi non avrebbero comunque potuto fermare il nemico: e fu cosa saggia, perché in effetti gli aerei riuscirono a rintracciare il convoglio affondando una petroliera e due trasporti.

È pur vero che una ricerca notturna avrebbe forse potuto avere esito positivo, data la ristrettezza dell'area interessata; la cosa non venne però neppure presa in considerazione a Supermarina, che — al contrario — ordinò all'*Eugenio* alle 13.05 di lasciare la zona “*salvo circostanze particolarmente favorevoli*”, in modo da essere al traverso di Marettimo non oltre le 21.00. L'ordine, ricevuto sull'incrociatore alle 14.15, segnò praticamente la fine delle ricerche ⁽³⁾.

L'Ammiraglio aveva dimostrato l'efficacia delle sue idee sul tiro navale, e sotto l'aspetto balistico il combattimento era stato indubbiamente un successo, ma l'obiettivo strategico era alla fine mancato.

Decisiva fu la mancanza di informazioni continue sul nemico da parte italiana, nonostante la presenza di numerosi aerei amici in zona. Non si può tuttavia escludere che il vuoto informativo non si sarebbe prodotto se i cacciatorpediniere italiani avessero continuato l'azione tattica contro il convoglio: ciò avrebbe quasi certamente segnato la fine del *Vivaldi*, ma avrebbe dato a Da Zara ottimi elementi per intervenire con gli incrociatori dopo l'attacco dei caccia inglesi.

L'episodio tattico richiama, fra l'altro, il dibattuto problema dell'efficacia del tiro navale italiano, al quale si dedicheranno particolari osservazioni più innanzi.

Nessun successo poté essere accreditato ai sommergibili italiani. Evidentemente i battelli e lo stesso Comando non avevano ancora avuto il tempo di sperimentare adeguatamente la nuova normativa e di fare la necessaria esperienza.

A sera, dopo che le mine avevano provocato altre perdite agli inglesi proprio sotto Malta, due trasporti — uno dei quali danneggiato — entravano a La Valletta. Certamente troppo poco per risollevare le condizioni dell'isola.

A levante

Alle 17.45 del 14 giugno aerei britannici avvistarono il grosso della flotta italiana nel Mediterraneo centrale. Fu perciò ordinato a Vian di proseguire verso ponente fino a notte, per ingannare gli italiani, invertendo poi la rotta in attesa degli eventi.

(3) Si veda Archivio Ufficio Storico Marina Militare (d'ora in poi A.U.S.M.M.), fondo “Mezzo Giugno”, cartella n. 57A.

Tutto ciò non lo sottrasse agli attacchi aerei durante il giorno, con diverse perdite, né a quelli delle motosiluranti tedesche nel corso della notte, che affondarono un caccia e danneggiarono un incrociatore.

Il giorno successivo Vian riprese la via di Malta: in ogni caso avrebbe almeno trattenuto la flotta italiana a levante.

In effetti Jachino proseguì la sua marcia, fiducioso di intercettare il nemico in pieno giorno e in mare aperto (uno dei cacciatorpedinieri disponeva di radar tedesco, ma l'impreparazione al combattimento notturno non era stata affatto superata).

La giornata del 15 risultò però funesta per la flotta italiana. Alle 05.15 un aerosilurante immobilizzò l'incrociatore *Trento* (che successivamente sarebbe stato affondato da un sommergibile) e nella mattinata gli otto quadrimotori "B-24 Liberator", americani, presenti a quel tempo in Mediterraneo attaccarono la formazione, colpendo da alta quota una torre di grosso calibro della corazzata *Littorio*. La nave fu poi colpita, in tarda serata, anche da un siluro aereo.

La situazione restava tuttavia pesante per gli inglesi, attaccati dall'aria e minacciati nonostante tutto dalla flotta italiana.

Vian eseguì varie inversioni di rotta, anche per sconcertare il nemico, ricevendo alla fine libertà d'azione. Decise allora di rientrare ad Alessandria, subendo tuttavia ulteriori perdite.

Dal canto suo Jachino, constatata l'incertezza sulla posizione e sulle intenzioni del nemico, fu autorizzato da Supermarina a rientrare a sua volta a Taranto.

Si concludeva così il ciclo di operazioni che in Italia ricevette la denominazione di "Battaglia di Mezzo Giugno".

Il periodo giugno-agosto 1942: gli anglo-americani pensano al futuro

Nonostante i parziali insuccessi dell'Asse, la battaglia aveva dimostrato che gli inglesi non erano in grado di forzare in grande stile il blocco di Malta.

L'ammiraglio Harwood, che difettava anche di parti di rispetto per le sue poche navi, temeva di essere costretto ad abbandonare Alessandria. Spostò il proprio comando a Ismailia e diradò precauzionalmente la flotta tra Haifa, Beirut e Port Said.

In effetti, benché una massiccia conversione di forze dell'Asse verso il Mediterraneo non apparisse probabile, esisteva pur sempre il rischio che la Germania potesse dilagare oltre il Canale di Suez: le comunicazioni dirette con l'India e l'Estremo Oriente sarebbero state definitivamente tagliate, restando affidate soltanto alla Rotta del Capo; l'intera area petrolifera del Medio Oriente sarebbe stata alla portata dei tedeschi e, contemporaneamente, sarebbe rimasta chiusa una essenziale via di rifornimento all'Unione Sovietica. Inoltre l'Asse avrebbe potuto penetrare nel Corno d'Africa e nell'Africa sub-sahariana. Le Marine dell'Asse avrebbero potuto entrare nell'Oceano Indiano e collegarsi direttamente con i giapponesi.

Nessuno avrebbe potuto prevedere le conseguenze politiche di tutto ciò, a cominciare dall'atteggiamento degli spagnoli, dei francesi⁽⁴⁾ e delle popolazioni africane.

Il 21 giugno Roosevelt e Churchill si riunirono a Washington per un riesame della situazione bellica.

Oltre a decidere un ulteriore massiccio programma di aiuti militari americani alla Gran Bretagna dovettero affrontare un tema strategico di fondo: come attaccare la Fortezza Europea, una decisione che le insistenze di Stalin — sempre più pressanti — rendevano ormai indilazionabile.

È significativo che, pur tra le gravi incognite del momento, gli anglo-americani sapessero dominare gli eventi e guardare ben oltre, in base a una concezione unitaria e globale del conflitto.

Emersero chiaramente, in quell'occasione, le profonde divergenze che dividevano i due statisti riguardo l'Unione Sovietica; Churchill intendeva tenere i sovietici lontani dall'Europa Centrale, al contrario di quanto era disposto ad accettare Roosevelt.

Di qui la proposta britannica di attaccare l'Europa da sud, attraverso l'Italia o la Grecia, per isolare la Germania da est e, contemporaneamente, fare barriera all'Armata Rossa. Al contrario gli americani avrebbero

(4) Già allora i francesi non erano del tutto maldisposti nei confronti dell'Asse. Non di rado fornivano segretamente alla Marina italiana informazioni sui movimenti navali britannici, fra l'altro, un messaggio cifrato inviato a Roma da Marina Algeri con protocollo telegrafico 359693, n. d'ordine 810/8, nel corso dell'"Operazione Mezzo Agosto": vi si raccomanda di omettere sempre l'indicazione della fonte per le informazioni provenienti dall'Algeria "*ad evitare immediata reticenza francese che segue notizie rese pubbliche con origine locale*", A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Agosto", cartella n. 61/2.

voluto attaccare dalla Manica per la via più breve, col vantaggio di combattere in terreni assai meno difficili, mentre i sovietici sarebbero penetrati da est.

Al momento nessuna delle due tesi prevalse. D'altro canto la situazione in Mediterraneo appariva tuttora grave, tanto da non permettere di distogliere l'attenzione da quel teatro.

Venne deciso di impedire comunque la caduta del "pilastro orientale" e di insistere nei tentativi di rafforzare Malta.

Una svolta decisiva per l'Asse

Il problema di Malta non era risolto, nonostante le recentissime vicende.

In luglio era rientrato a La Valletta il primo sommergibile, e nello stesso mese erano andati perduti l'11,1 % dei carburanti inviati in Africa.

Venne decisa una nuova offensiva aerea da parte della Regia Aeronautica, che tuttavia non aveva forze sufficienti. Benché la R.A.F. avesse perduto una metà dei propri aerei, le poche decine di bombardieri italiani non poterono ottenere che modesti risultati.

Intanto la situazione logistica della Regia Marina stava peggiorando a causa della carenza di nafta. La "Battaglia di Mezzo Giugno" aveva assorbito circa 15.000 tonnellate di combustibile, e i rifornimenti dalla Romania portavano in media circa 53.000 tonnellate al mese, contro un fabbisogno calcolato in 75.000 ⁽⁵⁾.

Erano frattanto accaduti fatti che ormai avevano radicalmente mutato la situazione strategica a danno dell'Asse, nonostante certe apparenze opposte.

L'accennato progetto di sbarco a Malta, del quale ci si occuperà più oltre, era stato rinviato *sine die* il 27 luglio.

Già una prima volta lo si era posticipato il 26 maggio per dar modo a Rommel di sfruttare la favorevole situazione del fronte attaccando in

(5) Il problema dei rifornimenti di nafta era da tempo all'attenzione dello Stato Maggiore: in un promemoria segreto — n. 46, del 12 giugno 1942 — l'ammiraglio Riccardi, prendendo in considerazione i possibili impieghi delle forze navali, si proponeva di evitare "inutili accensioni" e si preoccupava della possibilità che, dopo un importante movimento navale, la flotta rimanesse ferma nelle basi fino all'arrivo di sufficienti rifornimenti, previsti non prima di quindici o venti giorni, cfr. A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Giugno", cartella n. 57B.

Egitto. L'offensiva si sarebbe dovuta arrestare sul confine libico, dopo di che si sarebbe attaccata Malta.

In realtà l'offensiva era stata spinta fino alle estreme conseguenze: Rommel era ormai fermo a el-Alamein in uno stato di debolezza mai toccato in precedenza, mentre il nemico riceveva crescenti rinforzi.

A quel punto, però, le condizioni previste dai piani per attaccare Malta erano sfumate. Soprattutto mancavano le forze aeree. Le motozattere divennero poi necessarie per inviare i rifornimenti dai porti libici alle retrovie del lontanissimo fronte, dove non esistevano porti utilizzabili per farvi arrivare direttamente i convogli.

La "Battaglia di Mezzo Agosto" priorità strategica per l'isola Fortezza. Operazione "Pedestal"

Gli echi di "Harpoon" e di "Vigorous" non si erano ancora esauriti, che l'Ammiragliato dovette preparare alla svelta un'altra grande operazione di rifornimento a Malta.

I piani di offensiva che l'VIII Armata andava elaborando in Egitto presupponevano sostanziosi tagli nei rifornimenti delle forze italo-tedesche, e dunque il rafforzamento dell'isola.

I piani britannici

Le precarie condizioni della *Mediterranean Fleet* consigliarono ai pianificatori di "Pedestal" (il nome convenzionale dell'operazione) di affidarle soltanto compiti secondari, lasciandone invece il carico alla *Home Fleet*. L'ammiraglio Syfret, Comandante in Capo, assunse perciò il comando dell'operazione.

Gli alti comandi alleati non erano a conoscenza della grave carenza di combustibili nella quale versava la flotta italiana, e perciò si preoccuparono di includere tra le forze di protezione anche due navi da battaglia. I quattordici mercantili del convoglio furono così accompagnati da un poderoso apparato di due navi da battaglia e quattro portaerei, alle quali se ne doveva aggiungere temporaneamente un'altra nella fase preparatoria, per inviare aerei a Malta.

Anche in questa occasione il piano era articolato in diverse operazioni interdipendenti, ciascuna delle quali — secondo una concezione tipica della Marina britannica — aveva un proprio scopo preciso, organicamente collocato nel quadro generale.

Per il concentramento delle forze necessarie l'Ammiragliato ricorse a navi di varia provenienza, fra cui alcune delle unità che avevano poco prima partecipato all'occupazione del Madagascar.

Ecco il quadro dell'operazione:

- *Home Fleet*: due corazzate, cinque portaerei, sei incrociatori e venti caccia e caccia-scorta, oltre al naviglio minore e ausiliario, al comando dell'ammiraglio Syfret, con quattordici mercantili.

Suo compito era il rifornimento di Malta, preceduto dall'invio di aerei da caccia da parte di una delle portaerei, che poi avrebbe abbandonato la flotta insieme alla più anziana delle altre portaerei.

Anche in questa occasione il grosso della flotta avrebbe accompagnato il convoglio fino agli approcci occidentali del Canale di Sicilia, dopo di che Syfret avrebbe invertito la rotta per incrociare al largo dell'Algeria.

Il convoglio sarebbe invece entrato nel Canale in ora notturna con scorta di incrociatori e caccia.

- *Posamine Welshman*: avrebbe rifornito l'isola di materiali urgenti.
- *Sommergibili*: ne sarebbero stati inviati otto in crociera preventiva nel Mediterraneo occidentale e altri sei a sud di Pantelleria; questi ultimi avrebbero dovuto manovrare in modo da farsi avvistare in superficie durante le ore diurne, per fungere da fattore dissuasivo nei confronti di eventuali interventi di incrociatori italiani.
- *Malta*: le forze dell'isola, oltre a profittare dell'occasione per rinviare ad Alessandria un piccolo convoglio di navi scariche (rimaste a La Valletta dopo le precedenti operazioni), avrebbero partecipato alla battaglia con circa duecento aerei e con i sei sommergibili da inviare a sud di Pantelleria.

I velivoli avrebbero dovuto anche attaccare le basi aeree della zona di Cagliari e disturbare elettronicamente i radar tedeschi della Sicilia; avrebbero inoltre concorso alle ricognizioni sul Canale e agli attacchi contro navi e aerei.

Il naviglio costiero dell'isola doveva infine concorrere alla scorta dei mercantili in arrivo.

- *Sabotaggi*: un commando, trasportato da un sommergibile, avrebbe attaccato l'aeroporto di Catania.
- *Mediterranean Fleet*: avrebbe rilevato il convoglio diretto da Malta ad Alessandria, eseguendo inoltre mosse diversive in Mediterraneo orientale per cercare di disorientare gli Alti Comandi dell'Asse.

Gli eventi

Le navi di Syfret salparono dai porti britannici fra il 31 luglio e il 4 agosto, e anche in questa occasione i servizi informativi della Marina italiana furono in grado di fornire notizie assai tempestive.

Le predisposizioni dell'Asse

Appena fu chiaro l'obiettivo dei complessi movimenti navali nemici gli Alti Comandi dell'Asse adottarono misure analoghe a quelle già viste in occasione di "Mezzo Giugno".

Benché molti segni mostrassero che il principale sforzo nemico si stava sviluppando a ponente, Supermarina non trascurò le segnalazioni di movimenti navali nelle acque di Malta e del Mediterraneo orientale: per un certo tempo si considerò l'ipotesi di un intervento navale in quelle zone.

Contro le forze entrate in Mediterraneo da Gibilterra furono concentrati i mezzi insidiosi, ai quali — data l'evoluzione degli avvenimenti — finì per restare affidato il contrasto navale.

Venti sommergibili, quasi tutti italiani, furono fatti uscire dalle basi poco prima di entrare in azione e vennero concentrati agli approcci occidentali del Canale di Sicilia. Soltanto alcuni battelli si trovavano in agguato nel Mediterraneo occidentale.

I criteri d'impiego già adottati nell'occasione precedente vennero confermati. Si precisò pure che, contro bersagli di dislocamento superiore a quello di una torpediniera, si sarebbero dovute lanciare salve piene di siluri, cioè utilizzando tutti i tubi di lancio disponibili, in luogo delle "coppiole" usate in passato (che avrebbero dovuto economizzare le armi, ma presentavano ben poche probabilità di far bersaglio).

Nel Canale di Sicilia, dove furono rafforzati gli sbarramenti offensivi di mine, venne predisposto l'impiego di ventitré unità leggere: sei motosiluranti italiane, quattro tedesche e tredici MAS.

Contemporaneamente si mobilitarono le forze aeree. Oltre agli attacchi sulle basi maltesi e sulle navi era previsto, da parte di aerei della *Luftwaffe* appositamente attrezzati, un sistematico disturbo ai radar di Malta. La guerra elettronica stava ormai assumendo, anche in Mediterraneo, importanza primaria.

La Regia Aeronautica, dal canto suo, si accingeva a sperimentare un certo numero di armi e apparecchiature speciali recentemente messe a punto.

Il problema delle navi di superficie

Esclusa un'uscita delle forze navali al completo a causa della carenza di nafta e di caccia per la scorta, Supermarina fece approntare sei incrociatori e undici cacciatorpediniere: la III Divisione (ammiraglio Parona) con i tre incrociatori pesanti *Gorizia*, *Bolzano* e *Trieste* scortati da due squadriglie di cacciatorpediniere (che comprendevano l'unità dotata di radar); la VII Divisione di Da Zara, che questa volta comprendeva tre incrociatori (quelli di "Mezzo Giugno" e il *Muzio Attendolo*) con i relativi caccia.

Quelle navi avrebbero dovuto intervenire a ponente o a levante a seconda della situazione. Si prospettò anzi l'ipotesi di aggregare anche l'VIII Divisione — incrociatori *Giuseppe Garibaldi* e *Duca degli Abruzzi* — normalmente dislocata a Navarino.

Supermarina subordinò tuttavia l'impiego delle forze di superficie alla concessione di una conveniente scorta aerea.

La Battaglia

Fin dalla giornata dell'11 agosto Syfret dovette fare i conti con i sommergibili dell'Asse: a nord di Algeri il sommergibile tedesco *U-73* affondò con un siluro la portaerei *Eagle*. Si perdettero così sedici preziosi velivoli, quando ormai Syfret aveva rimandato indietro due portaerei come previsto dai piani.

Rimasero dunque solo due unità di quel tipo prima ancora di entrare nella fase più pericolosa della missione.

Il massimo contrasto cominciò tuttavia a manifestarsi a partire dalla notte sul 12 agosto e durò fino alla mattinata del 13.

Gli attacchi aerei e quelli dei sommergibili di Maricosom — questa volta assai ben condotti — provocarono al convoglio e alle navi da guerra perdite sensibili.

La sera del 12, quando Syfret attuò la prevista inversione di rotta cominciando a pendolare al largo dell'Algeria, il convoglio si inoltrò nel Canale di Sicilia scortato dalla forza navale del contrammiraglio Burrough: tre incrociatori — *Nigeria*, nave di bandiera, *Kenya*, *Manchester* — col vecchio *Cairo* e i caccia.

Già alle otto della stessa sera la situazione peggiorò sensibilmente, quando il sommergibile *Axum*, con un audace e fortunato attacco condotto in affioramento, silurò contemporaneamente il *Nigeria*, il *Cairo* e la

petroliera americana *Ohio*, carica di preziosa benzina avio. La messa fuori combattimento di due incrociatori attrezzati per la guida degli aerei da caccia, uno dei quali rappresentava inoltre un cospicuo apporto alla difesa antiaerea delle navi, fu un colpo grave. Un altro incrociatore a capacità antiaerea venne perciò inviato in rinforzo da Syfret.

La notte sul 13 agosto fu comunque tra le peggiori dell'intera traversata: motosiluranti italiane affondarono, tra l'altro, l'incrociatore *Manchester*.

La battaglia proseguì furiosa anche il giorno successivo. Il convoglio ne rimase quasi distrutto: nove mercantili risultarono affondati e altri tre — fra cui l'*Ohio* — danneggiati più o meno gravemente.

Supermarina aveva frattanto fatto uscire la VII e la III Divisione, disponendo che si preparassero a nord della Sicilia per intervenire il 12 agosto contro il convoglio.

In realtà, come si vedrà meglio più avanti, tutto ciò non avvenne, e anzi il giorno 13 il sommergibile *Unbroken*, che era stato inviato all'agguato in quelle acque, riuscì a silurare il *Bolzano* e l'*Attendolo*, provocando loro danni molto gravi.

I sabotatori sbarcati presso Catania vennero catturati quasi subito, per cui la loro azione arrecò danni assai limitati.

Quanto alla *Mediterranean Fleet* riuscì ad assicurare l'arrivo ad Alessandria del piccolo convoglio partito da Malta. Non ebbero invece alcun esito le mosse diversive, che gli Alti Comandi dell'Asse compresero nel loro effettivo significato.

Il mancato intervento degli incrociatori italiani

In realtà Supermarina, dopo alcune incertezze iniziali, si rese conto che la partita si stava giocando esclusivamente a ponente, tanto che abbandonò l'idea di impiegare anche l'VIII Divisione, dislocata troppo a levante.

Mentre, nella giornata del 12, gli incrociatori temporeggiavano a nord della Sicilia in attesa degli ordini definitivi, si impegnava a Roma una triste schermaglia tra Supermarina, Superaereo e il Comando Aereo Tedesco con interventi del Capo di Stato Maggiore Generale e dello stesso Mussolini: il tema era la scorta aerea alle navi.

Si mercanteggiò a lungo, dopo che il Duce aveva sollecitato l'intervento degli incrociatori, sul numero di velivoli da caccia disponibili; dal

canto suo il maresciallo Kesselring riaffermò di non poter distogliere aerei (benché a Messina esistesse da tempo un apposito comando della *Luftwaffe*, con bimotori “Bf 110” da caccia pesante e ufficiali di collegamento imbarcati sulle navi italiane).

In effetti la Regia Aeronautica aveva ammassato, la sera precedente, 203 apparecchi da combattimento nelle basi sarde e siciliane, per scortare i quali esistevano soltanto 149 caccia, di cui 67 dislocati in Sicilia. Quanto alla *Luftwaffe* disponeva di 180 velivoli da combattimento con soli 51 caccia.

Per le navi, la Marina chiedeva almeno trenta velivoli, mentre l'Aeronautica ne offriva non più di venti, buona parte dei quali biplani “CR 42” destinati in Libia, ma appositamente trattenuti per qualche giorno in Sicilia.

Alla fine Supermarina decise di rinunciare all'intervento delle navi, sostenendo che il numero di aerei disponibili non avrebbe potuto assicurare un minimo di copertura permanente.

In effetti i calcoli eseguiti in precedenza indicavano che, per poter disporre di pattuglie aeree della durata di un'ora durante tutto l'arco delle 15 ore di luce — cioè per avere quindici pattuglie in volo sulle navi nella giornata — sarebbero occorsi sessanta velivoli, ciascuno dei quali avrebbe dovuto eseguire più missioni al giorno. In ogni caso questo risultato non sarebbe stato raggiunto neppure se fossero stato disponibili i trenta apparecchi richiesti dalla Marina. Le navi sarebbero poi rimaste senza scorta nelle ore notturne.

Gli inglesi non ignoravano, dopo tante esperienze, che la Marina italiana risultava regolarmente sprovvista di copertura aerea e che, in ogni caso, non era in grado di combattere di notte ad armi pari (in effetti anche in quell'occasione Supermarina aveva prescritto di evitare il combattimento notturno).

D'altra parte i comandi britannici temevano anche un possibile intervento delle corazzate italiane, che sapevano dislocate a Taranto; avrebbero potuto intercettare il convoglio 150 o 200 miglia a ponente di Malta, mentre Syfret distava con le sue corazzate 500 miglia o poco meno: ammesso che accettasse di infiltrarsi nel Canale di Sicilia avrebbe dovuto navigare non meno di 21 ore per giungere nell'area della battaglia, sem-

pre che le navi maggiori fossero in condizione di sviluppare una velocità continuativa di circa 23 nodi (cosa della quale si può dubitare)⁽⁶⁾.

Era dunque del tutto improbabile che le navi di Syfret potessero recare un effettivo aiuto.

Furono perciò predisposte accurate mosse dissuasive, mirando appunto a trarre in inganno i Comandi Navali italiani circa i pericoli ai quali sarebbero state esposte le navi.

Si è già accennato alle disposizioni date ai sommergibili di farsi avvistare in emersione nelle ore diurne.

Agli aerei di Malta fu ordinato di eseguire ricognizioni ininterrotte su Jonio e Basso Tirreno per tutta la mattinata del 12 agosto per tenere le navi italiane sotto costante controllo facendo in modo che se ne rendessero conto.

In effetti il *Bolzano* si accorse di essere seguito da un ricognitore, e le stazioni radio tedesche in Sicilia intercettarono vari segnali di avvistamento trasmessi dai velivoli a Malta in chiaro. I voli di ricognizione furono effettivamente diciannove.

Per la notte del 13 vennero disposte altre tre missioni con bimotori "Wellington VIII", appositamente attrezzati. Uno di questi eseguì anche un attacco alle navi, cosa che allarmò molto il Capo di Stato Maggiore ammiraglio Riccardi.

Apprendendo inoltre che erano state avvistate anche navi inglesi, e temendo perciò che i nostri incrociatori fossero costretti a incontrare il nemico di notte, Riccardi fu appunto indotto alla rinuncia della quale s'è detto⁽⁷⁾.

Oggi sappiamo che, ancora il 14 agosto, Malta disponeva di 186 aerei pronti all'impiego; è dunque presumibile che un'aliquota di quei velivoli sarebbe stata impiegata contro le navi italiane, se avessero intercettato il Convoglio nelle acque del Canale di Sicilia.

(6) Syfret disponeva delle due corazzate *Nelson* e *Rodney*, che potevano sviluppare al massimo 23 nodi con un dislocamento standard di 46.000 tonnellate. In condizioni operative, cioè con dislocamento maggiore e macchine non necessariamente in ottimo stato, la velocità scendeva a 22 nodi e anche meno.

(7) Per i particolari sulla questione della scorta aerea alle navi in occasione di "Mezzo Agosto" si veda, oltre al volume di Mattesini, *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, Roma, Ateneo, 1987, anche A.U.S.M.M., fondo "Battaglia di Mezzo Agosto", cartella n. 61/6.

È noto, in particolare, che quindici aerosiluranti "Bristol Beaufort" e altrettanti caccia pesanti "Beaufighter" venivano tenuti sempre pronti per attacchi diurni antinave. Per un eventuale contrasto a incrociatori italiani nel Canale di Sicilia erano stati approntati nove siluranti "Beaufort" con sei "Beaufighter", oltre ad altri tre "Beaufighter" armati di bombe, che avrebbero dovuto eseguire attacchi diversivi in concomitanza con gli attacchi degli aerosiluranti.

Possiamo ammettere che difficilmente la scorta aerea diretta sarebbe stata in grado di evitare alle navi gravi rischi, peggiorati dalla presenza di sommergibili.

Non va tuttavia trascurata l'importanza della pressione esercitata dall'Aviazione amica sulle basi aeree di Malta.

In ogni caso la posta in gioco poteva giustificare i rischi (che oltretutto non vennero evitati).

Dopo il siluramento del *Bolzano* e dell'*Attendolo* la Regia Aeronautica offrì, in una riunione del 14 agosto, di mettere a disposizione delle navi quarantacinque aerei per formare pattuglie di sei velivoli; trenta-quattro caccia vennero effettivamente impiegati per proteggere il *Bolzano* incagliato a Panarea.

In effetti in quel momento l'impegno aereo era sensibilmente diminuito, e non deve stupire l'improvvisa disponibilità di velivoli.

Epilogo

Nonostante il successo ottenuto da aerei, sommergibili e motosiluranti non fu possibile annientare il convoglio⁽⁸⁾.

I due mercantili illesi e i tre danneggiati riuscirono comunque a recare all'isola 32.000 tonnellate di viveri e materiali e 11.000 tonnellate di carburante: ancora una volta assai poco rispetto alle necessità, ma che forse non sarebbe arrivato se gli incrociatori italiani fossero intervenuti. (Il convoglio, in quella fase dell'operazione, era scortato soltanto dall'incrociatore *Kenya* e da alcuni caccia e caccia-scorta).

(8) Supermarina non fu invece soddisfatta dell'impiego dei MAS; lamentò anzi che le direttive impartite fossero rimaste "quasi interamente inapplicate" e prospettò l'opportunità di richiedere ai tedeschi le loro norme e "i frutti della loro esperienza" maturata negli attacchi ai convogli britannici nella Manica, cfr. A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Agosto", cartella 61/A.

L'Asse aveva forse espresso il suo massimo sforzo di coordinamento nell'impiego delle forze, ma, ancora una volta, non aveva realizzato una direzione integrata delle operazioni.

D'altra parte l'ago della bilancia, anche in Mediterraneo, stava ormai per spostarsi dal lato degli Alleati. Gli sforzi che italiani e tedeschi non avevano fatto in precedenza per realizzare una direzione unitaria della guerra non sarebbero comunque più stati possibili, perché ormai l'impeto degli avvenimenti stava per travolgere reparti e comandi, senza lasciare il tempo per ripensamenti di fondo e razionalizzazioni.

Prima della fine d'anno, l'invasione della Libia, gli sbarchi anglo-americani nel Nordafrica francese e la fine di ogni possibile collaborazione tra Vichy e l'Asse, mutarono profondamente lo scenario strategico e politico.

L'Asse perse ogni possibilità di iniziativa strategica e per la Marina italiana cessò la possibilità di rappresentare un fattore decisivo: la prevalenza del nemico aveva ormai assunto dimensioni tali, da superare qualsiasi possibilità di successo anche nell'ipotesi — pur irrealistica — di un indisturbato flusso di traffico tra Italia e Libia.

Meno che mai si sarebbe ancora potuto discutere circa la possibilità, per la Regia Marina, di adottare una strategia di tipo offensivo, o quantomeno difensivo-offensivo. Alla fine del 1942 non esistevano alternative alla difensiva; al massimo sarebbe stata possibile qualche locale mossa offensiva.

L'apporto, in ogni caso modesto, delle nuove costruzioni e della produzione di nuove armi e apparecchiature (come radar ed ecogoniometri, siluri a propulsione elettrica e altro) non poteva comunque mutare la situazione.

La guerra, in realtà, era perduta.

Qualche riflessione retrospettiva

Se il valore della "storia" sta nella comprensione dei suoi "perché" e dei suoi "come", occorre trarre dai fatti qualche ulteriore considerazione che aiuti a capire.

Salgono spontanee alcune domande di fondo:
Malta fu davvero tanto importante?

E perché la guerra dei convogli divenne il centro della strategia mediterranea?

Si possono tentare alcune risposte.

L'asimmetrico valore di Malta

Il problema di Malta è in effetti rivelatore, perché risulta strettamente connesso con gli interessi essenziali dell'Italia e della Gran Bretagna nel Mediterraneo, cioè con i fattori primari di qualsiasi loro strategia marittima.

Fino a quando i rapporti italo-britannici si erano mantenuti buoni, il Mediterraneo era stato usuale via di collegamento tra la Gran Bretagna, il Medio Oriente e l'Oceano Indiano. Da Gibilterra, da Malta, da Cipro e dal Canale di Suez, le forze navali britanniche erano in grado di garantirne la sicurezza. Malta, sede abituale della *Mediterranean Fleet*, era il cardine del sistema.

In subordine l'isola poteva inoltre facilitare l'intervento della flotta britannica contro le comunicazioni marittime e le coste di eventuali nemici.

Questa situazione era quanto mai condizionante per l'Italia, ed è facile ravvisarne le ragioni:

- i suoi commerci marittimi, che rappresentavano poco meno dell'80 % del totale, transitavano necessariamente per il Mediterraneo;
- tutti i traffici oceanici passavano da Gibilterra o da Suez;
- i collegamenti con la Libia passavano integralmente nel Canale di Sicilia, a poche miglia da Malta;
- i possedimenti dell'Egeo e i porti del Mar Nero si potevano raggiungere soltanto passando a breve distanza da Malta e da Cipro;
- le colonie del Corno d'Africa potevano essere raggiunte passando da Suez o facendo il giro dell'Africa: cioè passando da Gibilterra e navigando costantemente sotto il controllo delle basi britanniche del Golfo di Guinea, del Sud Africa, del Somaliland e del Golfo di Aden ⁽⁹⁾.

La crisi etiopica del 1935-1936 rese acuta questa radicale inferiorità strategica dell'Italia.

(9) In particolare i traffici provenienti dai mari esterni al Mediterraneo risultavano così distribuiti:

- da Gibilterra: 77 %
- dai Dardanelli: 17 %
- da Suez: 6 %

Cfr. P. Bertinaria "Il Comando Supremo e la guerra", in AA. VV. *L'Italia in guerra. Il primo anno-1940*, Commissione di Storia Militare, Roma, a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora in poi U.S.M.M.), 1991.

In Gran Bretagna, tuttavia, non si mancò di osservare che un'Italia ostile, in effetti, avrebbe anche potuto rovesciare i termini del problema di Malta, rendendo impossibile la sua utilizzazione come base navale: servendosi di aerei, sommergibili e mine.

Nel 1940 autorevoli pareri consigliarono l'abbandono dell'isola, nonostante che l'alleanza con la Francia permettesse di rafforzare il sistema strategico con la base di Biserta.

In effetti fu deciso di spostare la *Mediterranean Fleet* ad Alessandria, lasciando a Malta una modesta guarnigione.

Gli inglesi sapevano che l'inferiorità strategica dell'Italia nei due bacini estremi del Mediterraneo risultava grandemente aggravata dalla guerra, e non apparve ragionevole dare per scontata un'assoluta impotenza di Malta: quando anche non avesse più potuto servire da base offensiva, né come fattore di sicurezza per i traffici britannici (che in effetti vennero subito deviati sulle rotte oceaniche) avrebbe almeno stornato forze aeree e navali italiane per il suo controllo.

In conclusione Malta conservava, per gli inglesi, un valore strategico potenziale: il nemico, più degli stessi britannici, avrebbe paradossalmente deciso se quel potenziale si sarebbe potuto concretare o no.

Proprio questo sembra uno dei punti focali del problema strategico italiano.

Occupando l'isola non si sarebbe aggiunto granché alla forza del dispositivo strategico del Mediterraneo centrale, che poteva contare sul sistema di basi navali di Taranto - Brindisi - Augusta - Messina - Cagliari - Pantelleria - Tobruk, oltre che sulle basi aeree di Sicilia, Sardegna, Puglia, Libia e Albania.

D'altro canto un'effettiva valorizzazione del predetto dispositivo avrebbe potuto svuotare l'isola di ogni potenziale strategico.

L'occupazione dell'isola avrebbe allora ottenuto, più che altro, l'effetto di liberare le forze destinate al suo controllo.

L'efficacia di Malta in guerra

In guerra, soprattutto dopo la capitolazione francese, il tradizionale sistema strategico britannico nel Mediterraneo entrò in crisi: le comunicazioni marittime dovettero essere deviate ordinariamente sulla Rotta del Capo, lunga oltre 11.000 miglia, in quanto il passaggio attraverso il Canale di Sicilia non era più praticabile (e lo divenne ancora meno dopo l'occupazione di Creta e della Grecia da parte dell'Asse).

Malta non fu mai in grado di riprendere la sua funzione di guardiano dei traffici imperiali, fintanto che l'intera costa nordafricana non fu occupata dagli anglo-americani. Allora, però, Malta divenne pressoché superflua.

Le cose andarono diversamente per le sue possibilità di attacco ai traffici italiani, che più volte subirono gravi perdite per opera di sommergibili, aerei e anche navi di superficie di base a Malta.

In verità si trattò sempre di forze abbastanza esigue: quattro cacciatorpediniere e due incrociatori leggeri al massimo; una decina di sommergibili e un numero di velivoli variabile da poche unità a qualche centinaio nei momenti più cruciali.

Va comunque notato che mai il flusso di traffico Italia-Libia venne interrotto e che contrariamente a quanto talvolta si è sostenuto, l'andamento dei traffici non fu sempre in rapporto diretto con le operazioni terrestri.

In primo luogo vi furono periodi nei quali i convogli arrivavano a destinazione regolarmente, ma nonostante ciò non accadeva nulla di significativo sul fronte africano. Vi furono inoltre periodi in cui le perdite dei convogli restavano contenute, eppure il nemico otteneva successi di spicco.

In ogni caso le sconfitte in Africa, anche quando apparvero provocate dal mancato arrivo dei convogli, ebbero in realtà cause ben più remote, rispetto alle quali l'andamento dei traffici agì come concausa prossima non sufficiente.

In effetti Malta non fu in grado di esercitare alcuna influenza sui traffici libici durante i primi sei mesi di guerra (da giugno a novembre 1940), eppure l'offensiva del settembre 1940 in Egitto si esaurì già a Sidi el Barrani. Ebbe invece notevole successo l'offensiva britannica del dicembre successivo, che occupò tutta la Cirenaica fino a el-Agheila, benché a quel tempo i convogli subissero perdite abbastanza contenute: proprio in dicembre l'Esercito ricevette il 100% dei carburanti, delle armi e delle munizioni, mentre si perdettero il 14,91% di carichi d'altro genere.

Ancora: in uno dei periodi peggiori per i convogli — dal giugno al novembre 1941 incluso — arrivarono a destinazione il 77,3% dei materiali, il 69,9% dei carburanti e l'87,2% degli uomini partiti dall'Italia: eppure l'offensiva "Auchinleck" del novembre ottenne un clamoroso successo.

E non basta. Quando l'offensiva di Rommel si esaurì a el-Alamein, la Regia Marina aveva, per mesi (dal dicembre 1941 al luglio 1942), por-

tato regolarmente in Libia quasi tutto ciò che era partito: si erano perduti, in media, il 14,3% degli uomini, ma soltanto il 7% dei materiali e il 4% dei carburanti⁽¹⁰⁾. In quest'ultimo caso, poi, il progressivo allontanamento del fronte terrestre dal confine libico aveva indotto a spostare le rotte dei convogli sempre più a levante, così da uscire spesso dal raggio d'azione delle forze aeree di Malta. Velivoli e sommergibili di Cipro, di Haifa e delle basi egiziane — più che quelli di Malta — erano stati allora responsabili delle suddette perdite.

In realtà — a parte ogni considerazione sull'adeguatezza dell'azione di comando italiana e tedesca — emerge chiaramente un fatto: la sproporzione tra l'entità dei rifornimenti inviati dall'Italia in Libia e la massa di materiali spediti all'Armata del Nilo era enorme, sufficiente da sola a sommergere le forze dell'Asse.

Qualche esempio può risultare eloquente.

Nel luglio 1942 il presidente Roosevelt dispose l'invio di trecento carri armati "Sherman", un centinaio di obici semoventi, altrettanti quadrimotori "Liberator" da bombardamento, oltre a quaranta aerei d'attacco "Invader A-20", proprio mentre il Comando del Cairo stava attendendo l'arrivo di due divisioni di fanteria e di altre truppe.

Un raffronto con i dati della produzione di mezzi bellici italiani destinati al Regio Esercito fornisce la misura dello squilibrio: nel 1940 risultano prodotti 100 carri di tipo medio ("M11-39"); l'anno successivo la produzione risulta di 1220 unità fra carri armati medi e leggeri, semoventi d'artiglieria, carri comando e autoblindo; lo stesso genere di produzione cala, nel 1942, a 667 unità in tutto⁽¹¹⁾.

Tutto ciò senza considerare le differenze qualitative, che pure ebbero un notevole peso.

In ogni modo gli inglesi, con tipico realismo, non persero l'occasione di valorizzare Malta non appena apparvero chiari i limiti dell'apparato militare italiano.

Poiché l'isola offriva reali possibilità di offesa ai traffici con la Libia, essi fecero tutto ciò che potevano per ottimizzare questa capacità.

(10) Cfr. particolarmente, G. Fioravanzo, in "Dati statistici", vol. I, II ed. *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*. Roma, U.S.M.M., 1972; oltre a G. Giorgerini, *La Battaglia dei convogli in Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1977.

(11) Cfr. G. Benussi, *Carri armati e auto blindate dell'Esercito italiano 1918-1943*, Milano, Intergraph, 1975.

Si spiega così l'accanimento nel rifornirla durante tutta la guerra, anche a costo di pesanti perdite (astenendosi però, in linea di massima, dal rischiare le navi maggiori dentro il Canale di Sicilia).

Altrettanto logica appare la preoccupazione dell'Asse di neutralizzare l'isola con i bombardamenti aerei, o addirittura di conquistarla ⁽¹²⁾.

Il problema della conquista di Malta e le sue ragioni prossime e remote

Proprio alla vigilia della "Battaglia di Mezzo Giugno" il tema dell'attacco a Malta era divenuto l'incubo degli Alti Comandi dell'Asse. Lo stesso Rommel aveva chiesto, fin dal marzo 1941, che il problema venisse risolto per la sicurezza delle linee di comunicazione; la richiesta era stata ripetuta nel dicembre successivo. Analogo atteggiamento era stato assunto dal Comando Supremo italiano nell'agosto 1941.

La questione tocca, di fatto, il centro del problema militare italiano nel periodo storico del quale ci occupiamo. Conviene dunque esaminarla più da vicino.

I - Previsioni e realtà

Negli studi prebellici la Marina aveva effettivamente previsto che le forze dislocate in Libia venissero rafforzate e alimentate per mare. Aveva inoltre ammonito che si profittasse del tempo di pace per ammassare scorte in Libia.

In ogni caso si prevedeva di dover completare le unità del Regio Esercito e della Regia Aeronautica già precedentemente inviate sul posto, di trasportare un corpo di spedizione, e di far giungere poi i necessari rifornimenti ai militari e ai civili.

Per tutto ciò erano stati previsti alcuni importanti convogli, scortati da tutte le forze navali e aeree disponibili.

Quanto ai rifornimenti periodici si era calcolato che bastasse un convoglio al mese.

Le navi avrebbero navigato ordinariamente sulle rotte fra la Sicilia e Tripoli, lunghe mediamente circa 250 miglia ⁽¹³⁾.

(12) Cfr. fra l'altro M. Gabriele, "L'offensiva su Malta (1941)", in *Bollettino d'Archivio*, dicembre, 1991.

(13) Cfr. fra l'altro, G. Giorgerini, "La guerra per mare e il problema dei convogli", in *Bollettino d'Archivio*, dicembre, 1991.

In realtà quegli studi erano stati condotti dalla Marina senza approfonditi contatti con le altre Forze Armate, e pertanto senza dati concreti sull'effettiva situazione operativa e logistica delle forze dislocate in Libia.

Quanto al concorso delle forze aeree nulla era stato realmente concordato con la Regia Aeronautica (della quale erano peraltro noti gli orientamenti ostili alla cooperazione tattica con le forze di superficie).

In ogni caso il problema dei rifornimenti sistematici al fronte terrestre non era mai stato posto realisticamente.

Tra le conseguenze di tutto ciò fu il mancato adeguamento dei porti libici alle esigenze di un traffico bellico: fondali, banchine, attrezzature si rivelarono, in guerra, incapaci di accogliere e smaltire tempestivamente il naviglio e i carichi. Non di rado uomini e materiali vennero falciati dagli attacchi aerei mentre sostavano nell'area portuale.

Le ragioni, oltre che nello scoordinamento appena rilevato tra le Forze Armate, stavano anche nel pregiudizio di una guerra necessariamente breve e nella mancanza di precisi orientamenti politici e strategici sui compiti assegnati alla Marina in caso di guerra. I piani formulati dallo Stato Maggiore Generale tra il 1938 e il 1940 si erano sempre mantenuti nel vago, e avevano anzi progressivamente ristretto le possibilità operative previste per le forze navali ⁽¹⁴⁾.

La storia dei convogli fu, di fatto, un susseguirsi di richieste urgenti e uno stillicidio di spedizioni affrettate.

Spesso i mercantili partivano parzialmente scarichi perché, se i materiali arrivati in banchina non bastavano a soddisfare le richieste, non c'era tempo per attendere i supplementi.

Così i convogli, talvolta composti di pochissime navi, si moltiplicarono tanto da rendere insolubile il problema delle scorte. Dopo avere rastrellato torpediniere, cacciatorpediniere antiquati, unità mercantili requisite e adattate a nave-scorta, fu presto necessario destinare anche i cacciatorpediniere della Squadra Navale al servizio scorta dei convogli. Il logorio del naviglio fu enorme. Le perdite anche.

Si constatò, oltretutto, che non esistevano — tranne pochissime unità mai riprodotte in serie — navi specializzate nella protezione antisom

(14) Cfr. A. Santoni, "Strategia marittima e operazioni navali dell'anno 1940", in AA.VV. *L'Italia in guerra, cit.*

e antiaerea: avvisi-scorta e corvette vennero affrettatamente impostati a guerra ormai in corso.

Ci si accorse poi che, oltre a mancare una seria preparazione alla moderna guerra antisommergibili, difettavano aerei adatti e non si era fatto nulla per addestrarli a quel particolare, difficile servizio.

In questo quadro nacque e si radicò la saga di Malta.

II - *Occupazione o neutralizzazione?*

La Regia Marina aveva cominciato a occuparsi di un'eventuale operazione anfibia contro Malta nel 1936, senza però andare oltre il livello di un primo approccio generico.

Nel dicembre del 1938 se n'era nuovamente interessato il documento di guerra D.G. 10/A2, prevedendo lo sbarco di 40.000 uomini con circa ottanta natanti, protetti e appoggiati da tutte le forze navali e da 500 aeroplani.

Otto giorni dopo l'entrata in guerra era stato abbozzato un altro studio per lo sbarco di 20.000 uomini appoggiati da carri armati, con un centinaio di natanti.

Nulla era stato però approntato, a cominciare dai mezzi da sbarco; meno che mai erano state approfondite le esigenze idrografiche e meteorologiche. L'Esercito, che avrebbe dovuto fornire la forza da sbarco, era rimasto del tutto estraneo alla cosa, come del resto l'Aeronautica⁽¹⁵⁾.

D'altra parte non esisteva una dottrina della guerra anfibia; le ultime esperienze di operazioni combinate risalivano alla guerra di Libia del 1911-1912 (non potendosi certo fare riferimento alla recente occupazione dell'Albania).

In realtà le difficoltà di un attacco erano tali e tante, che nessuno era seriamente intenzionato ad andare oltre le affermazioni.

Nel 1941, però, l'incapacità di risolvere altrimenti il problema dei traffici con la Libia impose un ripensamento. Si sono già ricordate le pressioni di Rommel affinché si trovasse una soluzione.

Ai primi di marzo i tedeschi, senza neppure consultare le altre forze dell'Asse, misero allo studio un piano da attuarsi in tre fasi: nelle prime due l'isola sarebbe stata attaccata pesantemente dalla *Luftwaffe* e poi da

(15) Per tutta la materia dei piani d'attacco a Malta si veda, in particolare: M. Gabriele, *Operazione C3: Malta*, Roma, U.S.M.M., 1990.

truppe germaniche paracadutate o sbarcate da velivoli sugli aeroporti. Solo in una terza fase sarebbe dovuta intervenire la Marina italiana con uno sbarco a carattere sussidiario.

Le gravi perdite subite dai paracadutisti del generale Student a Creta, raffreddarono però la fiducia originaria negli aviosbarchi. Inoltre la Germania si stava sempre più impegnando nei Balcani e, soprattutto, stava preparando l'attacco all'Unione Sovietica: tutto ciò sconsigliò di insistere sul piano per Malta.

Si preferì la soluzione dell'offensiva aerea di neutralizzazione, inviando appositamente il X *Fliegerkorps* in Sicilia da gennaio a maggio 1941, cui si affiancò la Regia Aeronautica.

In maggio, tuttavia, gli italiani ripresero in esame un'operazione anfibia, questa volta — finalmente — a livello interarma: si calcolò che occorressero almeno sei mesi di preparazione per poter sbarcare 35.000-40.000 uomini.

Realisticamente si prevede di non poter esercitare il dominio del mare con la necessaria continuità; perciò — si concluse — sarebbe stato indispensabile sbarcare il corpo di spedizione molto rapidamente. D'altra parte il lungo periodo di preparazione avrebbe tolto a priori qualsiasi possibilità di realizzare la sorpresa strategica, mettendo il nemico sull'avviso assai per tempo.

Le perplessità suscitate negli Stati Maggiori indussero, ancora una volta, ad abbandonare il piano.

Poiché, tuttavia, le cose non miglioravano — specie dopo che l'offensiva aerea era cessata — il problema tornò d'attualità nel gennaio 1942, quando Rommel preparava l'invasione dell'Egitto e l'Asse prendeva in considerazione operazioni di grande respiro nel teatro mediterraneo.

Mentre arrivava in Italia il II *Fliegerkorps* per una seconda grande offensiva aerea (che sarebbe durata fino ad aprile), i capi delle Marine dell'Asse si riunivano a Garmisch, il 14-15 gennaio, per un riesame della situazione strategica.

Il Mediterraneo fu al centro delle discussioni, anche se con ampie differenze di valutazione.

Per l'ammiraglio Riccardi la prospettiva non andava oltre il fronte africano, in funzione del quale occorreva risolvere il problema dei convogli. La conquista di Malta andava comunque vista come premessa a qualsiasi operazione di vasto respiro.

L'ammiraglio Raeder pensava al Mediterraneo come retrovia del fronte russo. Egli considerava infatti necessario il rafforzamento del sistema Corfù - Grecia - Salonicco - Creta e chiese alla Marina italiana di agire contro le comunicazioni britanniche fra Egitto, Palestina e Siria, promettendo anche l'invio di altri sommergibili in Mediterraneo (sarebbero passati da ventuno a trentasei, cosa che tuttavia non avvenne).

In tutto ciò troviamo conferma delle vedute politico-strategiche degli Alti Comandi germanici riguardo al Mediterraneo.

Partendo dalla considerazione del suo carattere essenziale per l'Impero britannico la Marina tedesca lo poneva al centro dei propri progetti per il futuro, e particolarmente per il tempo successivo alla Campagna di Russia.

La *Kriegsmarine* mirava, in sostanza, alla realizzazione degli obiettivi mancati nel 1918, che avrebbero dato alla Germania una supremazia mondiale. In questo quadro il Mediterraneo rappresentava precisamente un fattore determinante, e la funzione della Marina italiana si sarebbe dovuta inscrivere nel disegno generale⁽¹⁶⁾.

In vista di un'eventuale invasione di Malta era stata comunque emessa, dal Comando Supremo italiano, una direttiva in gennaio, cioè di pochi giorni prima del Convegno, per la pianificazione dei mezzi da approntare.

Dopo Garmisch lo stesso Raeder prospettò a Hitler la conquista di Malta come premessa necessaria a un grandioso piano di conquista dell'area Golfo Persico - Medio Oriente - Caucaso, con la prospettiva di arrivare all'India.

III - *Piani d'invasione e difese nemiche*

I tempi apparvero maturi per pianificare l'attacco a Malta.

In maggio 1942 vennero approntati i piani definitivi, denominati "Hercules" dai tedeschi e "Esigenza C-3" dagli italiani.

Hitler ne fu in un primo tempo convinto, ma successivamente cominciò a ridimensionare l'importanza dell'operazione: evidentemente i rischi gli apparvero eccessivi.

(16) Si vedano, per questa complessa materia: A. Santoni-F. Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma, Ateneo-Bizzarri, 1980; G. Schreiber, "Sul teatro mediterraneo della seconda guerra mondiale. Inediti punti di vista della Marina germanica del tempo", in *Rivista Marittima*, Marzo, 1987.

In ogni modo lo studio e la preparazione andarono avanti, approntando i mezzi e addestrando gli uomini.

Gli sbarchi sarebbero dovuti avvenire dal cielo e dal mare, con due divisioni di paracadutisti, una divisione aviotrasportata e tre divisioni da sbarco (tutte italiane), oltre a unità minori e alle riserve: un totale di 61.805 uomini con 700 pezzi d'artiglieria.

Più di 1500 aerei avrebbero fornito l'appoggio e il trasporto. Quanto alla Regia Marina, avrebbe inviato due corazzate in appoggio diretto, mantenendo il resto delle Forze Navali pronto a intervenire nei porti di Cagliari, Messina, Augusta e Reggio Calabria.

Accurati rilievi meteorologici sarebbero stati eseguiti giornalmente.

Per il trasporto e lo sbarco sarebbero stati impiegati 16 mercantili e oltre 300 natanti, fra cui 270 mezzi da sbarco (in parte costruiti appositamente — le motozattere — e in parte adattati utilizzando motopescherecci requisiti).

Il complesso potrebbe apparire formidabile, ma i livelli qualitativi erano in realtà assai eterogenei. L'improvvisazione era evidente ovunque, a cominciare da buona parte dei mezzi destinati allo sbarco anfibio.

La mancanza di una dottrina d'impiego e di esperienza obbligava a improvvisare anche l'addestramento, e nessuno avrebbe potuto dare per scontato — dopo tante prove negative del passato anche recente — il coordinamento interforze, di per sé tanto complesso in operazioni del genere.

L'isola, del resto, benché stremata e con acute carenze nel settore dei viveri, delle munizioni antiaeree, dei carburanti e pezzi di rispetto, non era affatto divenuta "morbida", tenuta in vita dallo spirito elevatissimo della guarnigione e dei civili, rifornita a caro prezzo con pochi essenziali invii di materiali e viveri.

Ancora in giugno, dopo le batoste dell'ultima offensiva aerea, esistevano un centinaio di aerei da caccia tipo "Hurricane" e "Spitfire", oltre ai bombardieri, aerosiluranti e ricognitori, con quattro fra aeroporti e campi di fortuna dai quali operare. Il loro impiego era coordinato da un comando centrale, collegato alla rete radar di avvistamento.

Per i sommergibili esistevano, praticamente intatti, ricoveri in caverna e protezioni assai resistenti. Notevoli erano poi le difese fisse: oltre alle poderose fortificazioni antinave sulla costa nordorientale c'erano batterie di medio e piccolo calibro, postazioni di armi automatiche e reticolati sulle

coste settentrionali (dove erano le sette insenature sabbiose che i Comandi dell'Asse avrebbero potuto utilizzare per gli sbarchi); la stessa cosa accadeva per la costa sudorientale e per l'unica insenatura sabbiosa esistente a ponente.

All'interno, poi, una linea di fortificazioni campali, integrate da opere singole e muretti anti-aviosbarco, avrebbe potuto rendere difficoltosa la penetrazione dei reparti (tanto più che, almeno in un primo tempo, non avrebbero avuto l'appoggio dei mezzi corazzati).

Certamente l'attacco all'isola si sarebbe dovuto tentare, nelle concrete condizioni dell'Asse in Mediterraneo, prima che il trasferimento delle forze aeree germaniche lo rendesse a priori inattuabile. I rischi sarebbero comunque stati molto forti, ma la situazione non lasciava vie d'uscita.

A questo punto, però, l'analisi strategica sembra esigere un ampliamento d'orizzonte.

Si sarebbe potuto evitare il problema Malta?

La risposta deve svolgersi su due piani: quello dell'effettiva situazione storica e quello delle ipotesi su fatti mancati.

È facile opporre che i fatti mancati non sono "fatti" e che pertanto le discussioni al riguardo sono inutili. Tuttavia l'esigenza di trarre dalla "storia" insegnamenti per il presente (e magari per il futuro) può indurre proprio a ragionare anche sui fatti mancati.

Su entrambi i piani, tuttavia, sembra possibile rispondere sí.

Sul piano dei fatti

Che Malta non abbia mai avuto quell'efficacia soffocante che spesso le si è attribuita sembra dimostrato dalle considerazioni svolte sopra.

In ogni caso rimane quantomeno verosimile che un atteggiamento attivo e aggressivo nella nostra condotta di guerra — a cominciare dall'impiego delle Forze da Battaglia — avrebbe reso assai aleatoria l'azione delle forze navali di Malta. Le considerazioni che a suo tempo si faranno in merito al tiro navale italiano e al radar potranno fornire alcune indicazioni utili.

Su tutto, comunque, può venire ulteriore luce dalle argomentazioni che seguono.

Sul piano delle ipotesi

Una volta constatato che si tratta di ipotesi del tutto realistiche si possono trarre indicazioni assai utili (prescindendo da giudizi, pur legittimi, sull'errore economico, strategico e ideologico di quella guerra).

I - *Errori d'impostazione nella preparazione generale alla guerra*

Mancò del tutto, a livello politico e militare, la visione dell'unità della guerra. Perseguendo fini bellici di forza armata si finì — inevitabilmente — per non redigere neppure un piano di guerra; anzi mancò perfino lo studio del conflitto inteso come evento globale, frutto del concorso di tutti su obiettivi comuni⁽¹⁷⁾.

Questo genere di impreparazione non dovrebbe, come invece accade spesso, essere accantonato addebitandolo semplicemente alla scarsa coerenza delle autorità politiche: è vero che i mutamenti nelle direttive di politica estera esercitarono un'influenza nefasta sulla preparazione alla guerra, ma tutto ciò accadde soprattutto verso la fine degli anni Trenta e negli ultimi mesi di pace. In precedenza gli orientamenti generali della politica estera nazionale erano stati, se non altro, più duraturi.

D'altra parte il compito di uno Stato Maggiore Generale, e degli Stati Maggiori delle forze militari in genere, è certamente quello di studiare e preparare le possibili ipotesi di conflitto senza attendere il clima teso e concitato delle urgenze.

Le concezioni dottrinali e l'approfondimento dei problemi militari sono specifico compito dei responsabili delle Forze Armate.

Di tutto ciò non può farsi carico al potere politico, neppure quando — come accadeva in Italia in quegli anni — si tratti di una dittatura animata assai più dal desiderio di mostrare potenza, che non dall'intenzione di fare le cose sul serio.

II - *Una strategia marittima passiva*

In definitiva il compito della Marina fu visto esclusivamente in chiave logistica, come supporto alle operazioni delle altre due Forze Armate. Così — a parte la superficialità con la quale, come si è visto, vennero trattati

(17) Si veda, in particolare, A. Santoni, "Strategia marittima e operazioni navali dell'anno 1940", *cit.*

i problemi — non venne fatto assolutamente nulla per prevedere, preparare, attuare una strategia di proiezione di potenza, necessariamente interarma.

Eppure la cosa sarebbe stata ipotizzabile, quantomeno nella fascia centrale del Mediterraneo.

Questa, in fondo, fu l'origine del vicolo cieco nel quale finì la guerra marittima italiana: subire pressoché passivamente l'iniziativa nemica, vincolati a una difesa dei convogli impostata in modo irrazionale, fino a precludersi ogni soluzione alternativa.

Naturalmente tutto ciò si sarebbe dovuto preparare da lontano, creando l'atmosfera psicologica necessaria e la struttura di studio indispensabile, e poi sperimentando mezzi, organizzazioni, tecniche, procedimenti tattici, e ancora avviando i necessari rapporti con le strutture tecniche, scientifiche, industriali.

La creazione di comandi integrati sarebbe apparsa certamente più naturale, e forse non si sarebbe generato il falso problema della "cooperazione" fra le Armi ⁽¹⁸⁾.

Sarebbe probabilmente nata una dottrina anfibia, con i relativi mezzi e tutto il resto.

Ne sarebbe uscito assai avvantaggiato il prestigio dei militari: cosa che, oltre agli ovvii effetti psicologici e morali, avrebbe soprattutto permesso loro di influire sulla politica economica ed estera del Paese. Non si dimentichi il peso delle difficoltà economiche sulla preparazione e sulla condotta della guerra!

Un clima culturale e operativo di questo tipo avrebbe infine potuto favorire, negli Alti Comandi, una certa propensione per l'iniziativa strategica.

In effetti si è scritto molto, e autorevolmente ⁽¹⁹⁾, sull'atteggiamento passivo e privo di mordente che caratterizzò la nostra alta direzione della guerra. Uno degli aspetti più singolari di tutto ciò sta sicuramente nel fatto

(18) Nonostante tutto, durante il conflitto, si era in qualche modo tentato di avviare uno studio concreto per un'effettiva cooperazione aeronavale: dal marzo a novembre 1941 vi avevano lavorato l'ammiraglio Fioravanzo e il generale Cappa, della Regia Aeronautica. Si veda, in proposito, F. Mattesini, *La Battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, cit.

(19) Si veda, in modo particolare, G. Giorgerini, "La preparazione e la mobilitazione della Marina italiana nel giugno 1940", in AA.VV. *L'Italia in guerra*, cit.

che le poche forze di Malta abbiano potuto mettere in scacco l'intera flotta italiana, tanto da far progettare addirittura l'invasione dell'isola per porvi rimedio.

III - *Combattimento notturno e radar: la realtà*

Strettamente collegata con questo problema è la mancata preparazione al combattimento notturno, che di fatto impose pesantissime limitazioni strategiche e tattiche all'impiego della flotta: è questo uno dei più chiari esempi di come possa riuscire fuorviante, nella preparazione bellica, la scarsa attenzione ai progressi realizzati all'estero e l'arresto acritico della dottrina su posizioni del passato.

In Gran Bretagna e in Giappone tutto ciò non era avvenuto, e la preparazione in questo settore aveva fatto passi notevolissimi assai prima che venisse inventato il radar.

A questo proposito, poi, le notizie attualmente disponibili permettono di smentire l'affermazione, tante volte ripetuta, del ritardo con cui scienziati e tecnici italiani realizzarono un radar utilmente impiegabile a bordo. Dopo i primi esperimenti, non del tutto positivi, eseguiti a terra e a bordo fra il 1936 e il 1938 un apparato denominato "EC-3" — da non confondersi con un omonimo radar realizzato nello stesso periodo dal professore Tiberio — era stato sperimentato a bordo, con risultati incoraggianti, nel 1940. Tra la fine dello stesso anno e il febbraio 1941 era stato infine messo a punto l'"EC-3/ter" "Gufo", che diede risultati regolari e soddisfacenti in mare.

Se poi la produzione in serie subì ritardi pregiudizievoli ciò fu dovuto ad inconvenienti realizzativi, in parte dovuti a una situazione di concorrenza creata fra le ditte costruttrici, che si sarebbero potuti evitare o ridurre con una migliore organizzazione produttiva ⁽²⁰⁾. Nel luglio 1941, inoltre, venne brevettato dalla Ditta SAFAR un tipo di radar destinato al combattimento, mai fatto oggetto di attenzione a causa di un banale equivoco burocratico: era stato considerato segreto militare.

Dopo l'Armistizio dell'8 settembre 1943, comunque, i servizi segreti britannici condussero una valutazione comparata sui radar britannici e

(20) Si vedano, riguardo a tutti questi problemi, E. Bagnasco, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, Parma, Albertelli, 1978; L. Carilio Castioni, "I radar industriali italiani. Ricerche, ricordi, considerazioni per una loro storia", in *Storia Contemporanea*, dicembre, 1987; G. Fioravanzo, "L'organizzazione della Marina durante il conflitto", *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI, Tomo I, Roma, U.S.M.M., 1972.

italiani coevi, giungendo alla conclusione che gli apparati italiani risultavano superiori a quelli realizzati dagli inglesi fino ai primi mesi del 1943.

IV - *Mancata preparazione di operazioni iniziali contro le basi nemiche*

Le ipotesi di conflitto che fin dal tempo di pace si potevano formulare mostravano che, in ogni caso, la Marina italiana avrebbe dovuto affrontare un nemico agguerrito e probabilmente superiore.

Sarebbe dunque stato logico tentare un colpo iniziale, di sorpresa, capace di annullare o ridurre lo squilibrio.

Si sarebbe trattato di preparare, con meticolosa e segreta cura, azioni di mezzi d'assalto e attacchi aerei contro le forze navali nemiche in porto, da eseguirsi nelle prime ore di guerra: l'Italia aveva sperimentato con successo i mezzi d'assalto subacquei nel 1918, e aveva ripreso la loro preparazione nel 1935. L'Aeronautica aveva a disposizione studi ed esperienze nel settore degli aerosiluranti e, in parte, del bombardamento in picchiata.

Inoltre, da quanto si vide poi in guerra, inglesi e francesi non erano affatto preparati a parare questo genere di offese, né dal punto di vista dottrinale, né sotto il profilo organizzativo.

Successivamente si sarebbe potuto sfruttare il successo iniziale in base alla accennata pianificazione integrata.

Sarebbe stato naturalmente necessario prevedere con realismo un serio collegamento strategico con gli alleati, che invece mancò radicalmente (e non solo per colpa dei tedeschi)⁽²¹⁾.

Una condotta di guerra così impostata avrebbe permesso, specialmente nella prima fase del conflitto, una libertà d'azione che la nostra Marina non ebbe invece mai. La stessa invasione di Malta sarebbe forse stata possibile nel giugno 1940, ammesso che la si fosse ritenuta utile.

In ogni caso sarebbero state rimosse in radice le condizioni che, invece, permisero all'isola di condizionare tanto pesantemente i nostri traffici assai prima che l'evoluzione della guerra rendesse inevitabile la nostra sconfitta.

(21) Su tutta la questione dei rapporti fra Marina italiana e Marina tedesca, cfr. gli articoli di A. De Toro, "l'Italia come alleato navale: giudizi della Kriegsmarine" (I parte), in *RID*, gennaio, 1991; "l'Italia come alleato navale: giudizi della Kriegsmarine" (II parte), in *RID*, settembre, 1991; "Il Convegno di Merano nelle relazioni navali italo-germaniche", in *RID*, maggio, 1992.

Alcune considerazioni tattiche di valore generale

Quanto detto in precedenza può trarre ulteriori validità da alcune osservazioni di ordine tattico sugli avvenimenti dell'estate 1942.

La cooperazione aeronavale

I riflessi dell'errata impostazione dottrinale del problema furono numerosi.

In generale risultò difficile il collegamento navi-aerei. Per citare un esempio: durante "Mezzo Giugno" le navi scoprirono di non poter comunicare in radiotelefono con i caccia pesanti "Ju-88" della *Luftwaffe*, che facevano invece uso della radiotelegrafia; la cosa non era nota⁽²²⁾.

Incidenti ed equivoci, anche gravi, erano tutt'altro che infrequenti, come nel caso di un idrovolante "Cant-Z 506B" della 144^a Squadriglia Regia Aeronautica in servizio di scorta alla Squadra italiana durante "Mezzo Giugno": gli spararono addosso inglesi e italiani, perché i primi lo riconobbero per ciò che era, mentre i nostri lo scambiarono per nemico nell'atmosfera offuscata dalla nebbia artificiale e dal fumo.

Un altro caso si era verificato il 19 agosto, quando una formazione di dodici "Ju-88" aveva attaccato, alle 19.55, il sommergibile *Dessié* in emersione: nonostante i segnali regolamentari di riconoscimento il battello aveva subito sette attacchi con ventuno bombe, che gli avevano provocato danni e alcuni feriti⁽²³⁾.

La scorta alle navi risultò generalmente scarsa e non di rado intempestiva, senza contare l'episodio clamoroso degli incrociatori a "Mezzo Agosto".

A quest'ultimo riguardo, tuttavia, un esame obiettivo dei dati fa emergere orientamenti contraddittori da parte degli stessi Comandi Navali.

Il Comando della IX Divisione (corazzate classe "Littorio") esaminando la situazione dopo i fatti di "Mezzo Giugno", notò che la scorta aerea diretta — pur utilissima per disperdere i velivoli attaccanti nella fase di avvicinamento — risultava talvolta insufficiente; si pronunciava

(22) A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Giugno", cartella n. 57A BIS, allegato 1.

(23) Per i due episodi citati cfr. rispettivamente: A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Giugno", cartella n. 57A (Rapporto di navigazione redatto il 27 giugno, con prot. n. 373/SRP, allegato 8); A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Agosto", cartella n. 61/B.

allora in favore di una protezione indiretta mediante attacchi preventivi alle basi dei velivoli nemici ⁽²⁴⁾. Ciononostante, come si è potuto notare, avvenne che Supermarina rinunciasse all'intervento di sei incrociatori durante la fase culminante di "Mezzo Agosto" per la mancanza di un sufficiente numero di velivoli da caccia destinati alla scorta diretta delle navi.

Ancora oggi riesce difficile distinguere, in casi del genere, tra peso dell'esperienza raccolta in due anni di guerra e pregiudizi (che non mancavano certo fra Marina e Aeronautica, e tanto meno fra tedeschi e italiani).

Il tassativo rifiuto di Kesselring sul problema della scorta aerea agli incrociatori lascia precisamente il dubbio di una radicata sfiducia nelle prestazioni delle navi italiane. Un dubbio che, del resto, sembra essere stato condiviso dalla *Marineleitung* durante tutta la guerra ⁽²⁵⁾.

Proprio quest'ultima considerazione, strettamente legata agli aspetti tattici dei combattimenti oltre che all'impostazione strategica della guerra, consiglia di accennare ad un ulteriore problema.

Il tiro navale italiano

La letteratura navale italiana sulla seconda guerra mondiale registra una corale critica al tiro dei cannoni italiani. Soltanto di recente, sulla *Rivista Marittima*, sono apparse argomentazioni contrastanti ⁽²⁶⁾.

In effetti i diversi scontri a fuoco nei quali furono impegnate le nostre navi dimostrarono, da un lato il buon addestramento dei direttori del tiro e la buona qualità delle apparecchiature — particolarmente delle centrali elettromeccaniche — dall'altro gli scarsi risultati del tiro.

Si deprecano, in special modo, le ampie dispersioni delle rose dei colpi, attribuendole alla mediocre qualità delle bocche da fuoco, alle eccessive

(24) A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Giugno", cartella n. 57/B.

(25) Cfr. A. De Toro, *cit.*

(26) Si vedano gli argomentati testi di E. Cernuschi, "Sparammo meglio di quasi tutti", in *Rivista Marittima*, marzo, 1992, sull'efficienza dell'artiglieria navale italiana durante la seconda guerra mondiale e G. Jori, "La crittologia nelle operazioni navali in Mediterraneo (1940-1943)", in *Rivista Marittima*, maggio 1982; "Retrosцена tecnici di una battaglia navale e delle altre in Mediterraneo (1940-1943)", in *Rivista Marittima*, luglio 1987; sullo stesso argomento cfr. le lettere sul tema dell'artiglieria navale italiana nella seconda guerra mondiale, pubblicate sulla *Rivista Marittima*, di A. Santoni, maggio 1992, e di G. Jori, M. R. Mé, G. Pollastri, A. Severi, giugno 1992.

tolleranze nel peso dei singoli proietti di una stessa partita (colpa dell'industria e dei criteri di collaudo), all'irregolare composizione chimica delle cariche di lancio, ai laschi eccessivi negli ingranaggi di punteria dei cannoni, all'adozione — su molti incrociatori e sui caccia — della culla unica per impianti binati, che provocava nocive interferenze sulle traiettorie dei colpi in partenza, data l'eccessiva vicinanza delle due bocche da fuoco.

Va osservato, in linea generale, che anche altre Marine avevano adottato soluzioni tecniche analoghe alle nostre⁽²⁷⁾ e che, pur disponendo di apparati scientifici e industriali di prim'ordine, non poterono evitare ampie dispersioni di tiro, colpi non esplosi e altri inconvenienti.

È tuttavia innegabile che non tutte le nostre artiglierie risultarono all'altezza della situazione, come bocca da fuoco o come impianto: questo accadde soprattutto per i pezzi meno recenti, e specialmente per il tiro antiaereo (si pensi, ad esempio, ai cannoni da 100/47 binati Modello 1928, che rappresentavano un aggiornamento dei vecchi Skoda 1910 austro-ungarici).

È altrettanto vero che le cariche di lancio presentavano difetti che si sarebbero potuti evitare con criteri di collaudo più rigorosi. Alcuni inconvenienti dipendevano poi da una certa impostazione concettuale: quando, per esempio, si incentivarono le industrie affinché realizzassero cariche atte a imprimere al proietto un'alta velocità iniziale — per ottenere elevate gittate e alta energia all'impatto — non si tenne conto del fatto che, in questo modo, le cariche rischiavano di presentare discontinuità nella deflagrazione e, pertanto, di non mantenere costante la velocità del proietto. Di qui differenze nella gittata e nei tempi di traiettoria, completamente imprevedibili.

Esistevano inoltre altri difetti e imprecisioni di vario tipo, imputabili alle condizioni dell'industria⁽²⁸⁾ prima e dopo l'entrata in guerra.

(27) A titolo di semplice esempio: i francesi adottarono la culla unica sulle torri di grosso calibro delle corazzate più moderne: classe "Dunkerque" (pezzi da 330/52), classe "Richelieu" (pezzi da 380/45), in entrambi i casi ogni torre portava due culle binate affiancate. I britannici adottarono la culla unica su diverse classi di cacciatorpediniere.

(28) Cfr. in particolare, A. Curami-F. Miglia, "L'Ansaldo e l'industria bellica", in AA.VV. *L'Italia nella seconda guerra mondiale e nella Resistenza*, Convegno a cura dell'Istituto Nazionale per la Storia del Movimento di Liberazione in Italia, Milano, 1985; E. Bagnasco, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, Parma, Albertelli, 1978.

Anche l'addestramento dei direttori di tiro, generalmente accurato, presentava nondimeno qualche lacuna: in occasione dell'"Operazione Mezzo Giugno", per esempio, la IX Divisione lamentò che l'addestramento al tiro antiaereo contro velivoli siluranti risultava inadeguato per l'eccessiva lentezza dei bersagli (maniche a vento rimorchiate da velivoli a bassa velocità); dal canto suo l'ammiraglio Da Zara affermò che i suoi direttori del tiro, una volta esaurite le granate durante lo scontro di Pantelleria, si erano trovati nella necessità di sparare a palla — come stavano facendo anche gli inglesi — senza mai aver diretto esercitazioni del genere, alle quali non avevano mai neppure assistito⁽²⁹⁾. Ovvie le difficoltà di osservazione del tiro e l'inesperienza circa il comportamento del tipo di munizionamento.

Occorre tuttavia notare che proprio lo scontro di Pantelleria mise in luce l'importanza del fattore distanza nell'efficacia del tiro.

È noto che il cannone è una macchina termica di basso rendimento, che pertanto risulta tanto più inefficace quanto più cresce la distanza di tiro (per cui la quantità di energia utile diminuisce notevolmente).

Si è visto che la prassi in uso nella nostra Marina era, allora, quella di sparare sul nemico al più presto possibile, cioè alle massime gittate. In funzione di ciò si costruivano artiglierie di grande gittata e, nella costruzione delle navi, si tendeva, con felici ma rare eccezioni, a dare la preferenza alla velocità piuttosto che alla robustezza: sparare per primi, affidandosi alla velocità per mantenere posizioni e distanze favorevoli.

L'ammiraglio Da Zara, a Pantelleria, dimostrò la validità del contrario: le nostre navi serrarono le distanze, annullando molti degli inconvenienti del tiro delle gittate massime. Oltre tutto l'applicazione del tiro concentrato elevò ulteriormente le probabilità di colpire.

I risultati, infatti, si videro: il tiro celere, in quelle condizioni, poté colpire gravemente due dei cacciatorpediniere nemici, mettendoli fuori combattimento. Il *Bedouin* risultò colpito da ben dodici colpi di cannone. Anche il *Cairo* venne colpito.

I mediocri risultati ottenuti dall'*Eugenio di Savoia* contro uno dei mercantili del convoglio, in un momento successivo a quello dello scontro con i cacciatorpediniere britannici, riguardarono invece il tiro con i pezzi da 100/47, oltretutto alquanto logorati dai numerosi colpi già sparati in precedenza.

(29) Cfr. per il primo aspetto, A.U.S.M.M., fondo "Mezzo Giugno", cartella n. 57A bis, allegato 4 e, per il secondo, stesso fondo, cartella n. 57A.

Si è rilevato che, in fin dei conti, anche in quell'occasione non vennero affondate navi nemiche dal tiro navale. Non si può escludere che l'effettiva dispersione delle salve — lamentata da tutti, compreso Da Zara — abbia avuto una parte non trascurabile in questo fatto. È certo però che la mancata distruzione del *Bedouin*, nonostante i colpi ricevuti, deve ascriversi a mera fortuna, senza nulla togliere al valore del suo equipaggio, che deve essersi prodigato oltre ogni limite per salvarlo.

Se una conclusione si può trarre sembra lecito affermare che il tiro navale italiano ebbe — in genere, ma non a Pantelleria — risultati mediocri per cause tecniche, ma assai di più per l'errata impostazione dei criteri tattici e la conseguente preparazione di comandanti e direttori del tiro.

Forse non si esagera pensando che la Marina abbia sofferto troppo a lungo di una sorta di complesso di povertà: creata da un Paese sostanzialmente povero, che avrebbe comunque incontrato gravi difficoltà per sostituire le navi perdute in guerra, si abituò all'idea di ridurre i rischi e di conservare le navi il più a lungo possibile.

Combattere serrando le distanze, con determinazione nelsoniana, presupponeva una spregiudicatezza che nasce dalla lunga domestichezza col rischio: una situazione nella quale la *Royal Navy* si era trovata fin dall'inizio della sua storia.

Per noi, in realtà, la prassi opposta risultava perfettamente coerente con la generale impostazione strategica.

Tentiamo una conclusione

È facile accorgersi che gli aspetti navali delle due battaglie avvenute a metà del 1942 toccano, in realtà, tutti i temi della preparazione e della condotta della Marina italiana nella seconda guerra mondiale. Si corre dunque il rischio di trarre conclusioni troppo generiche o troppo ampie.

Perciò restringendo la prospettiva, si può affermare che, nel periodo considerato, la Regia Marina toccò l'apice della sua capacità operativa e, per la prima volta dall'inizio del conflitto, ottenne dei successi significativi in superficie.

Non poté, naturalmente, né superare il cumulo di carenze che l'avevano accompagnata nella sua crescita dall'Unità d'Italia, né sovvertire una situazione bellica senza via d'uscita.

I successi furono effimeri, e comunque — anche se vi fosse stata la capacità di sfruttarli a fondo, che invece mancò — non avrebbero potuto dare all'Asse una vittoria di ampia portata, quale la *Kriegsmarine* aveva sognato vanamente, senza reali possibilità di arrivarvi.

LE AZIONI DI MEZZO GIUGNO E DI MEZZO AGOSTO 1942: L'ASPETTO AEREO

SEBASTIANO LICHERI

Premessa

Il 25 giugno 1940, terminate le ostilità con la Francia, l'Italia iniziò la sua attività bellica contro Malta, senza piani precisi per l'occupazione o per la neutralizzazione della piazzaforte britannica, posta a 90 km circa a sud della Sicilia ed allora scarsamente difesa.

- Mussolini insisteva nel dire che Malta doveva essere “sterilizzata”. La Regia Aeronautica da sola nella seconda metà del 1940 e successivamente assieme alla *Luftwaffe* con i reparti schierati in Sicilia condussero numerosissimi bombardamenti allo scopo di neutralizzare Malta.

In effetti gli italo-tedeschi riuscirono per diversi periodi a ridurre a livelli molto bassi le capacità offensive dell'arcipelago maltese. Ma, non appena si allentava la morsa degli attacchi aerei, grazie ai lavori di difesa passiva che vi vennero realizzati, all'abilità dei britannici ed alla qualità e quantità dei mezzi e rifornimenti che vi facevano affluire, Malta riassunse in pieno le sue capacità offensive.

Talché lo Stato Maggiore Generale italiano nel luglio 1942 decise di attuare l'Operazione “C 3”, studiata per l'occupazione di Malta. Operazione che il generale Cavallero illustrò al maresciallo Kesselring, Comandante della *Luftwaffe* in Italia, ma che venne abbandonata per il mancato supporto delle forze germaniche.

Nel 1942 Hitler diceva che Malta doveva essere tolta agli inglesi, ma non volle mai prendere precisi impegni: la conquista di Creta dal cielo dell'anno precedente (Operazione “Mercurio”) era costata troppo cara alla *Luftwaffe* in termini di perdite di uomini e di mezzi.

Agli inizi del 1942 Malta, a seguito dei sistematici attacchi delle forze aeree dell'Asse, era quasi giunta al collasso. Così i convogli italiani cominciarono ad arrivare in Libia con perdite modeste.

In realtà, nella primavera del 1942, nel teatro operativo del Sud Europa le forze dell'Asse potevano operare da tutta la penisola italiana, Sicilia, Sardegna, Pantelleria e Lampedusa, da tutta la penisola Balcanica, dal Dodecanneso, Creta e dalla Libia, ma solo in parte controllavano il mare Mediterraneo. I britannici, la cui strategia mirava a dividere l'Europa dall'Africa, avevano nelle loro mani l'Egitto, il Medio Oriente, le chiavi dei cancelli d'ingresso, Gibilterra e Suez, ed un formidabile punto di forza al centro del Mediterraneo, proprio nell'arcipelago maltese, da dove potevano scoprire e colpire con facilità i convogli dell'Asse diretti in Nord Africa.

In Libia, sul finire del mese di maggio, l'Armata italo-tedesca, al comando del generale Rommel, si accingeva a sferrare la grande offensiva che l'avrebbe portata ad el-Alamein. Gli italo-tedeschi avevano quindi assoluto bisogno di alimentare in sicurezza la loro Armata. Nel contempo i britannici dovevano in ogni modo assicurare la sopravvivenza e l'operatività di Malta.

La "Battaglia Navale di Mezzo Giugno" (13-15 giugno 1942)

a. *Operazione "Vigorous"*

Per la metà di giugno 1942 i britannici fecero un nuovo tentativo di rifornire Malta con concezione diversa da quelle precedenti. Decisero di inviare alla loro piazzaforte due convogli fortemente scortati, simultaneamente: uno da oriente e l'altro da occidente. Le due operazioni, indicate in codice rispettivamente come "Vigorous" e "Harpoon", lasciavano ad essi sperare che la conseguente suddivisione delle forze aeree e navali italo-tedesche destinate a contrastarli potesse consentire ad almeno uno dei due di giungere a destinazione.

Il convoglio proveniente da oriente era composto da 11 mercantili, fra cui una petroliera, che furono caricati nei porti di Haifa, Alessandria e Porto Said e da questi fatti salpare in modo da riunirsi in un gruppo unico al largo di Alessandria nel pomeriggio del 13 giugno. Le forze destinate alla loro protezione, sotto il comando dell'ammiraglio Vian, erano costituite da 8 incrociatori: *Cleopatra*, *Dido*, *Hermione*, *Euryalus*, *Arethusa*, *Newcastle*, *Birmingham*, *Coventry* (contraereo); 27 cacciatorpediniere, 4 corvette, 2 dragamine, 2 navi recupero ed una vecchia nave da battaglia, la *Centurion*, adattata al trasporto di materiali.

La R.A.F. rafforzò i suoi bombardieri "Wellington" e gli aerosiluranti "Beaufort" a Malta ed in Egitto, cui dovevano aggiungersi i "Liberator" dell'U.S.A.A.F. schierati negli aeroporti nel Canale di Suez.

Nella giornata del 12 giugno 1942 velivoli dell'Asse (italiani dell'Armata Aerea e della Ricognizione Marittima e germanici del II C.A.T.), intensificarono le esplorazioni nel Mediterraneo occidentale per accertare se le forze navali nemiche fossero precedute da qualche unità avanzata. Superaereo, in accordo con Supermarina e con O.B.S., concertò ed ordinò le esplorazioni da compiere durante il giorno 13 su tutto il Mediterraneo.

Per la notte del 13, e poi per quella del 14 e 15 giugno, vennero disposte azioni di bombardamento notturno con velivoli italiani e tedeschi sugli aeroporti di Malta. Nella mattina del 13, durante le esplorazioni effettuate giornalmente nel Mediterraneo orientale dall'Aeronautica dell'Egeo e dal X C.A.T., un ricognitore germanico avvistò alle 12.30 un complesso navale di circa 30 unità scortato da velivoli da caccia con rotta 285° , in latitudine $31^\circ 21'$ - longitudine $29^\circ 35'$ (ovest di Alessandria). La consistenza della forza navale e la sua rotta lasciarono supporre che il nemico intendesse effettuare un'azione combinata con le sue forze terrestri impegnate a Tobruk, o agire in concomitanza con la forza "H", uscita il giorno precedente da Gibilterra, per tentare il rifornimento di Malta.

Su direttive di Superaereo, il comando della V Squadra dispose che 10 velivoli siluranti si trasferissero nelle prime ore del 14 sull'aeroporto di el-Feteja; il comando Aeronautica Egeo dispose che quattro siluranti e cinque "Cant. Z-1007 bis" stessero pronti a partire alle 01.30 del 14, per effettuare al crepuscolo mattutino un eventuale attacco combinato. Supermarina decise l'intervento di forze navali contro i due convogli.

Il 14 giugno 4 velivoli italiani dell'Egeo, pronti sulle loro basi, aspettarono che il nemico venisse a trovarsi fuori del raggio di protezione della sua caccia per condurre l'attacco.

Alle 16.30 partirono 5 "Cant. Z-1007 bis" e 4 aerosiluranti "S-79" per attaccare in concomitanza nelle ore vespertine. Obiettivo dei bombardieri erano le navi da carico; obiettivo degli aerosiluranti era la grossa unità camuffata da nave da battaglia ritenuta una piccola portaerei. I bombardieri attaccarono le navi alle ore 18.45 in posizione $34^\circ 10'N$, $23^\circ 10'E$.

Gli equipaggi affermarono di aver colpito un mercantile, che fu visto avvolto dalle fiamme. L'intensa azione contraerea colpì tre velivoli. Alle 20.00 la formazione atterrò al completo a Derna.

Gli aerosiluranti rientrarono alla base alle 22.00 senza aver condotto a termine l'azione per mancato avvistamento del convoglio.

I reparti tedeschi di Creta e della Libia impiegarono complessivamente contro il convoglio orientale 32 ricognitori e 188 bombardieri; di questi ultimi, 66 non trovarono il convoglio, mentre gli equipaggi degli altri 122 ritennero di aver affondato sicuramente una nave da battaglia, di aver incendiato due mercantili, di aver colpito un incrociatore e sette mercantili e di aver abbattuto sei "Hurricane".

Due "JU-88" tedeschi non rientrarono alla base.

Fra le 16.30 e le 21.15 vi furono sette attacchi da parte di velivoli italiani e germanici, durante i quali il mercantile *Buthan* fu affondato e la petroliera *Butaro* danneggiata, ma non gravemente, tanto che poté rimanere in convoglio.

Il gruppo "Littorio", al comando dell'ammiraglio Jachino (navi da battaglia *Littorio* e *Vittorio Veneto*, incrociatori *Gorizia*, *Trento*, *Garibaldi* e *Duca d'Aosta*, più nove cacciatorpediniere), uscito da Taranto alle 13.30, intanto dirigeva ad intercettare il nemico, protetto fino al buio, complessivamente da 18 velivoli della IV Squadra Aerea.

Le navi italiane vennero avvistate da ricognitori britannici schierati a Malta intorno alle 18.30 ed il Comando di Alessandria ordinò che venissero attaccate da aerosiluranti e da bombardieri "Liberator" dell'U.S.A.A.F. Nell'attesa ordinò al Comandante in mare, ammiraglio Vian, prima di proseguire, poi di temporeggiare e quindi di invertire la rotta.

Alle 05.15 il gruppo degli incrociatori fu attaccato da nove "Beaufort" aerosiluranti di Malta: il *Trento*, colpito da un siluro rimase immobilizzato; attaccato successivamente da un sommergibile, alle 09.10 fu affondato. Gli aerosiluranti britannici segnarono di aver colpito, oltre che l'incrociatore, anche le due navi da battaglia.

Verso le 08.30, il gruppo "Littorio" fu bombardato da otto "Liberator" provenienti dall'Egitto: la *Littorio* fu colpita ad una torre da una bomba che produsse danni di scarso rilievo.

Anche dodici "Beaufort" siluranti, partiti all'attacco dall'Egitto vennero intercettati da caccia "ME-109" della *Luftwaffe* di protezione alle navi; due furono abbattuti e cinque danneggiati tornarono indietro; gli altri cinque attaccarono le navi italiane ma non ne colpirono nessuna. Essi segnarono, però, di aver colpito una delle navi da battaglia.

Alle 17.15 il convoglio inglese fu attaccato da cinque aerosiluranti italiani dell'Egeo. L'azione fu resa assai difficile dall'intensa reazione contraerea e dai caccia a protezione delle navi che impedirono ripetutamente ai velivoli italiani di portarsi in posizione favorevole per il lancio dei siluri. Un velivolo, già con incendio a bordo, lanciò il siluro, ma nella fase di scampo scoppiò in aria. Gli altri equipaggi, dopo inutili tentativi di attaccare le navi mercantili e dopo i ripetuti attacchi dei caccia britannici, tre dei quali vennero considerati abbattuti, lanciarono i siluri contro gli incrociatori ed i cacciatorpediniere ritenendo di aver colpito un incrociatore o un cacciatorpediniere. Alla stessa ora circa, il convoglio fu attaccato da otto "Cant. Z-1007 bis" e da dieci aerosiluranti della V Squadra. I bombardieri lanciarono da alta quota 54 bombe e ritennero di aver colpito con due bombe una unità di medio tonnellaggio e con una bomba un cacciatorpediniere, cosa che successivamente fu confermata dalla documentazione fotografica.

Gli aerosiluranti italiani, sebbene ostacolati dai caccia inglesi (tre dei quali furono considerati abbattuti da tiro contraereo) e dalle cortine fumogene, riuscirono a lanciare i loro siluri. L'apprezzamento dei risultati fu molto difficile, comunque gli equipaggi ritennero di aver messo a segno qualche siluro.

Dai documenti britannici risulta che il complesso degli attacchi aerei del pomeriggio del 15 giugno fu condotto da una trentina di bombardieri, seguiti alla fine da dieci aerosiluranti italiani; che il bombardamento da alta quota e cioè quello dei "Cant. Z-1007 bis" della Regia Aeronautica fu eseguito con precisione da 5000 m; che seguì il bombardamento in picchiata degli "JU-88" della *Luftwaffe* e che, infine, attaccarono da ambo i lati gli aerosiluranti "S-79", uno dei quali fu abbattuto dai "Beaufighter" di scorta. In questi attacchi rimasero danneggiati solamente l'incrociatore *Arethusa*, la nave camuffata *Centurion* ed il cacciatorpediniere *Nestor*; quest'ultimo così gravemente che dovette essere affondato il giorno seguente.

La squadra navale italiana, il convoglio e la scorta britannici rientrano alle proprie basi la sera del 16. La prima, attaccata verso le 23.00 del 15 da cinque aerosiluranti inglesi tipo "Wellington", accompagnati da ricognitori bengalieri, ebbe la *Littorio* colpita a prua da un siluro; la nave poté tuttavia proseguire ad alta velocità. Gli inglesi, nella notte sul 16, ebbero silurato da un sommergibile germanico l'incrociatore *Hermione*, che affondò in pochi minuti.

Il convoglio di levante riportò seri danni per azioni aeree; furono affondati due mercantili (*Aagtekirk*, *Buthan*), due cacciatorpediniere (il *Nestor*, di cui si è già parlato, e l'*Airedale*); furono danneggiati due incrociatori (il *Birmingham* e l'*Arethusa*), una corvetta (*Primula*), la vecchia nave da battaglia *Centurion*, una petroliera (*Potaro*), un mercantile (*City of Calcutta*). Dai documenti britannici non risulterebbe alcun successo degli aerosiluranti italiani. Invece per quanto riguarda i danni arrecati con gli attacchi dei bombardieri nel pomeriggio del 15, dai documenti stessi può ritenersi che i "Cant. Z-1007 bis" della V Squadra abbiano concorso al danneggiamento di qualcuna delle unità colpite in quel pomeriggio: *Arethusa*, *Centurion*, *Nestor*. Il convoglio britannico impegnato nell'Operazione "Vigorous" dovette così rientrare ai posti di partenza con grosse perdite e senza alcun successo nel suo scopo che era quello di rifornire Malta.

b. Operazione "Harpoon"

Il convoglio che, con lo stesso scopo, proveniva da occidente, costituito da 5 mercantili ed una petroliera, attraversò lo Stretto di Gibilterra nella notte del 12 giugno. Esso era fortemente protetto dalla forza "X" e dalla forza "Z" al comando dell'ammiraglio Curteis.

Il Mediterraneo occidentale venne interamente esplorato senza sosta da velivoli italiani e germanici. La forza navale inglese, suddivisa come al solito in più gruppi, venne avvistata sin dal 13 giugno alle ore 09.00 e seguita con continuità dai ricognitori italo-tedeschi, che si avvicinarono nel cielo dell'obiettivo durante l'intera giornata. Attraverso i dati forniti dall'osservazione aerea, la consistenza del complesso navale inglese venne approssimativamente supposta in una nave da battaglia, due navi portaerei, quattro incrociatori, più cacciatorpediniere e mercantili in numero imprecisato.

Pur considerando che le forze britanniche si trovavano al limite del raggio d'azione dei velivoli offensivi italiani, su ordine di Superaereo, alle 19.30 del 14 giugno, partirono dalla Sardegna sette aerosiluranti "S-79" per attaccare alle ultime luci del giorno. Ma le navi non furono avvistate per cui i velivoli rientrarono dalla missione con esito negativo.

Superaereo dispose inoltre che affluissero in Sardegna anche sei aerosiluranti del II Nucleo addestramento di Napoli e cinque del III Nucleo addestramento di Pisa con equipaggi formati da istruttori e da allievi da scegliere tra i più addestrati. Al mattino del 14 furono così disponibili per l'azione:

- in Sardegna: 63 aerosiluranti, 35 bombardieri e ricognitori, 9 “CR-42” con bombe alari, 68 caccia; totale: 175 velivoli;
- in Sicilia: 14 aerosiluranti, 41 fra bombardieri e ricognitori, 15 “JU-87” tuffatori, 102 caccia; totale: 172 velivoli.

Il Comando Aeronautica Sardegna, la sera del 13 giugno, predispose le seguenti azioni per il giorno successivo:

- ricognizioni, alle primissime ore del giorno nella zona compresa fra il 9° ed il 4° meridiano Est e tra il 39° parallelo e la costa africana;
- un’azione preventiva di attacco in picchiata da effettuare contro la portaerei, con due formazioni di “CR-42” con bombe alari da 100 kg. Questi avrebbero dovuto essere guidati sull’obiettivo da due velivoli da ricognizione;
- un’azione concomitante di tutti i reparti bombardieri e siluranti con scorta caccia ad alta e a bassa quota;
- eventuali altre azioni con bombardieri, aerosiluranti e caccia ancora disponibili.

Un ricognitore italiano partito durante la notte con un altro velivolo avvistò alle 05.50 del giorno 14 il grosso della formazione britannica in 38°00’N, 06°40’E. Attaccato dalla caccia e gravemente colpito, dovette ammarare sulle coste della Sardegna nei pressi di Carloforte.

Alle 06.49 del 14 giugno furono avvistate le navi britanniche in 38°10’N, 07°15’E. Superaereo ordinò all’Aeronautica Sardegna di attaccare in anticipo, in direzione Sud-Ovest, le forze navali inglesi, senza attendere il loro passaggio a sud dell’isola, al fine di conseguire un duplice vantaggio: avere la possibilità di ripetere l’azione con le forze aeree della Sardegna nei limiti dell’autonomia della caccia; costringere il nemico eventualmente danneggiato a navigare a velocità ridotta in modo da consentire l’intervento dell’Aeronautica Sicilia anche nel giorno successivo, cioè prima che il convoglio potesse raggiungere Malta.

Alle ore 09.00 guidati da due “S-79” partirono otto “CR-42” con bombe alari. Appena avvistato l’obiettivo (gli otto “CR-42” si erano intanto suddivisi in due formazioni) vennero attaccati dalla caccia nemica: uno dei due “S-79” fu abbattuto. Gli equipaggi dei “CR-42” effettuarono il tiro in picchiata sull’*Argus*, che ritennero di aver colpito con due bombe (gli inglesi affermarono che questa portaerei non fu colpita e che soltanto l’incrociatore *Charybdis* ebbe una bomba molto vicina). Dopo l’attacco due “CR-42” furono abbattuti dai “Fulmar” decollati dalle portaerei; altri due dovettero atterrare in Algeria per mancanza di carburante.

Fra le 09.00 e le 09.15 sempre del 14 giugno partirono dalle varie basi della Sardegna 14 aerosiluranti "S-84", 18 aerosiluranti "S-79", 18 "Cant. Z-1007 bis" bombardieri, 19 "CR-42" in scorta ravvicinata, 20 "MC-200" in scorta indiretta.

Alle 10.05 circa i 14 aerosiluranti "S-84", in pattuglie diradate, iniziarono l'attacco sulla sinistra del convoglio; la reazione della contraerea e quella della caccia inglese decollata dalla portaerei fu molto intensa.

Soltanto in seguito all'intervento dei "CR-42", una pattuglia dei tre "S-84" riuscì a svincolarsi dagli avversari e ad effettuare il lancio contro l'unità di coda della formazione.

Poco dopo, 18 "Cant. Z-1007 bis" effettuarono il bombardamento dalla quota di circa 4000 metri.

Gli equipaggi ritennero di aver affondato un incrociatore o cacciatorpediniere, tre mercantili e di aver colpito una nave portaerei, una nave da battaglia ed un piroscafo. Dalle relazioni britanniche risulta che gli aerosiluranti colpirono gravemente l'incrociatore *Liverpool* ed il mercantile *Tanimbar*, il quale ultimo fu poi finito da bombe lanciate dai "Cant. Z-1007 bis".

Nel pomeriggio i ricognitori italiani segnarono, tra i meridiani 7° e 8°, un piroscafo in fiamme ed un incrociatore navigante a bassa velocità, scortato da due cacciatorpediniere (trattavasi dell'incrociatore *Liverpool* che era stato rinviato a Gibilterra, rimorchiato dal cacciatorpediniere *Antelope* e scortato dal cacciatorpediniere *Westcott*). Vennero quindi fatti partire dalla Sardegna otto "Cant. Z-1007 bis", una pattuglia di "CR-42" con bombe alari guidata da un "Cant. Z-506", e sette aerosiluranti "S-79"; i "CR-42" e gli "S-79" furono scortati da 14 "CR-42".

L'incrociatore venne attaccato prima dai "CR-42", i cui piloti ritennero di averlo colpito; seguì l'attacco degli otto "Cant. Z-1007 bis" ed infine quello dei sette aerosiluranti i cui equipaggi riferirono di aver colpito la nave con un siluro.

Da un documento britannico, nessun siluro avrebbe colpito l'incrociatore; due bombe dei "CR-42" secondo lo stesso documento caddero vicino al *Liverpool* facendone aumentare lo sbandamento.

Le stesse unità furono attaccate ancora il 14 giugno, ma senza esito, da otto "Cant. Z-1007 bis" in ricognizione e da una pattuglia di tre aerosiluranti.

Nelle azioni della giornata gli italiani persero: sei "S-84", quattro "S-79", un "Cant. Z-1007 bis" ricognitore, tre "CR-42", un "MC-200"; fra gli equipaggi mancanti figuravano un comandante di stormo, due comandanti di gruppo e due comandanti di squadriglia. Mentre gli inglesi subirono l'abbattimento di tre velivoli da caccia, uno dei quali dal tiro delle loro stesse navi.

Un documento britannico afferma che gli italiani attaccarono valorosamente e che, se avessero meglio sincronizzato gli attacchi dei bombardieri con quelli degli aerosiluranti, avrebbero raggiunto risultati certamente migliori.

Alle 17.45 del 14 giugno partirono da Castelvetro quattordici aerosiluranti "S-79", scortati da diciassette "RE-2001" e sette "MC-202". Alle 19.05 avvistarono il convoglio a 15 miglia nord-est di Capo Blanc, e vennero intercettati dagli "Hurricane" delle portaerei. Un "S-79" fu abbattuto. La superiorità dei "RE-2001" e degli "MC-202" rispetto ai velivoli navali britannici consentì ai cacciatori italiani di mantenere la supremazia nel cielo per tutta la durata dell'azione.

Alle 19.25 gli aerosiluranti lanciarono i loro siluri. La violenta reazione contraerea delle navi e l'atmosfera fumosa della battaglia non consentì agli equipaggi di apprezzare i risultati delle loro azioni. Alle 20.45 i tredici aerosiluranti atterrarono regolarmente, alcuni di essi, colpiti in più parti avevano molti feriti fra gli equipaggi di bordo. Dei cacciatori mancarono due velivoli: uno atterrò in Tunisia per avaria al motore, l'altro fu costretto ad ammarare presso le coste tunisine.

Alle ore 18.00, guidati da un "S-79" e scortati da diciannove "MC-202" del 155° Gruppo Caccia, partirono da Chinisia (Sicilia) diciassette "JU-87" del 102° Gruppo della Regia Aeronautica (5 armati di bombe da 1000 kg antinave e 12 con bombe da 500 kg), i quali giunsero sulle navi avversarie quando gli aerosiluranti ed i bombardieri stavano ultimando le loro azioni. Attaccarono a tuffo con le bombe e ritennero di aver colpito un incrociatore ed un mercantile. Un equipaggio, costretto a scendere in mare a pochi chilometri dalla costa siciliana per esaurimento di carburante, venne tratto in salvo poco dopo da un idrovolante del soccorso aereo tedesco.

Alle ore 18.00 partirono infine, da Sciacca: cinque "S-79", quattro "Cant. Z-1007 bis", nove "S-84", tutti bombardieri che avvistarono ed attaccarono dopo le 19.00 le navi britanniche. Gli equipaggi ritennero di

aver colpito alcune unità. Violenta fu la reazione contraerea. La relazione ufficiale britannica sull'operazione, riportata nel *Supplement of the London Gazette*, afferma che in questi attacchi pomeridiani dei velivoli italiani e germanici, le navi non riportarono alcun danno. In tale relazione è scritto:

“Durante gli attacchi i nostri caccia incontrarono una considerevole opposizione da parte della caccia nemica e non poterono aiutare le navi intercettando gli attacchi. D'altra parte, nonostante un certo numero di colpi vicini, gli attacchi non conseguirono risultati. La maggior parte delle bombe sganciate da alta quota e qualcuna di quelle dei bombardieri in picchiata cadde attorno ai cacciatorpediniere di scorta. L'ICARUS fu particolarmente fortunato nell'evitarle. Un attacco ben condotto fu effettuato da circa nove aerosiluranti, che volavano in circolo di poppa fuori portata e che tentarono di venire contro la forza navale attaccando dal traverso di dritta. Furono effettuate tre accostate di emergenza verso sinistra, per presentare la poppa del convoglio verso il nemico, in modo che gli aerei fossero forzati a sganciare i loro siluri sotto un angolo molto ampio; per quanto essi fossero giunti molto vicini, non conseguirono alcun successo”.

Un altro documento britannico aggiunge che le azioni eseguite la sera del 14 giugno 1942 furono ben sincronizzate e che alcuni ufficiali ritennero che gli attacchi degli aerosiluranti fossero stati condotti con maggior vigore. Tre caccia britannici andarono perduti in queste azioni della sera.

Verso le ore 21.00 del 14 giugno la forza “W” invertì la rotta per ponente lasciando che il convoglio procedesse per Malta sotto la protezione della forza “O” condotta dal solo incrociatore *Cairo*.

c. *La battaglia di Pantelleria*

La VII Divisione navale italiana (incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* con cinque cacciatorpediniere) intanto, la sera del 13 giugno, si era trasferita da Cagliari a Palermo al comando dell'ammiraglio Da Zara.

Durante la navigazione tra Sardegna e Sicilia fu avvistata ed attaccata da un sommergibile inglese che informò, erroneamente, di aver colpito un incrociatore. Da Malta furono fatti partire aerosiluranti “Wellington” che avvistarono le navi alle 02.55 (ora italiana) della notte fra il 13 ed il 14 senza poterle attaccare.

La sera del 14 la VII Divisione fu avvistata mentre lasciava il porto di Palermo da un aereo da ricognizione britannico.

Il Comando di Malta ritenendo che le navi italiane fossero dirette a levante per congiungersi al grosso della squadra uscito da Taranto, dispose un servizio di pattugliamento aereo sullo stretto di Messina, mentre una formazione di aerosiluranti era tenuta pronta per ogni evenienza. Così il Comandante della forza "X" a tarda notte del 14 giugno ebbe notizia della prossima presenza delle navi italiane nel Canale di Sicilia.

Il 15 giugno alle 05.30 la VII Divisione (il cui Comandante dieci minuti prima aveva fatto catapultare i due aerei imbarcati "Ro-43", i quali per avaria alla radio non poterono comunicare tempestivamente l'esito della ricognizione), avvistò le navi inglesi a circa 22 km ed aprì immediatamente il fuoco contro di esse. Il Comandante del *Cairo* fece accostare subito il convoglio a dritta, verso le coste tunisine, proteggendolo con una cortina di fumo, ed inviò all'attacco delle navi italiane una squadriglia di cacciatorpediniere. Di queste, il *Bedouin* ed il *Pertridge* vennero colpiti dai cannoni della VII Divisione. Il primo, immobilizzato per gravi avarie alle macchine, venne preso a rimorchio dal secondo che ebbe solo un incendio.

Un'ora dopo circa, alle 07.25, venne intercettata dal centro radio di Guidonia e comunicata a Superaereo una richiesta della VII Divisione navale di intervento aereo offensivo nel punto 36°30'N, 11°10'E a circa 60 km a Sud-Ovest di Pantelleria. L'Aeronautica Sicilia, già a conoscenza della richiesta, dispose la partenza di bombardieri informandoli della presenza di forze navali nazionali nella zona ed ordinando, per evitare possibili pericolosi equivoci, di attaccare soltanto unità mercantili. Poco dopo, alle 08.00, partirono da Sciacca quattro "S-79" e nove "S-84" bombardieri per quella che nella "Battaglia di Mezzo Giugno" sarà chiamata "Battaglia di Pantelleria".

La formazione degli "S-79", raggiunta la zona dell'obiettivo, notò numerose unità navali con direttrici varie e due unità in fiamme (quasi certamente il *Bedouin* a rimorchio del *Partridge*, con tracce ancora visibili dell'incendio sviluppatosi a bordo). Non avendo avvistato unità mercantili non insistette nella ricerca e decise di rientrare senza sganciare le bombe. La formazione degli "S-84", verso le 10.00, avvistò a 60 km a sud di Pantelleria alcune navi mercantili, tre cacciatorpediniere e piccole unità di scorta. Da quota 3000 m effettuò lo sgancio e gli equipaggi ritennero di aver colpito due navi. I velivoli furono intercettati ed attaccati da caccia inglesi. Nel combattimento che ne seguì gli equipaggi italiani ritennero di aver abbattuto un caccia avversario. Due "S-84" non rientrarono: uno

fu visto precipitare in fiamme: tre componenti l'equipaggio, lanciatisi col paracadute, furono salvati poi dagli idrovolanti del soccorso aereo italiano. Dell'altro non si conobbe la sorte.

Alle 09.00 partirono da Gerbini in ricognizione offensiva tre aerosiluranti "SM-79" del 132° Gruppo. Alle 10.30 la pattuglia avvistò tre gruppi di cacciatorpediniere, ma nello stesso momento un "Beaufighter" attaccò ripetutamente gli aerei italiani che, colpiti, furono costretti ad interrompere la missione e ad atterrare a Pantelleria.

Intorno alle 12.30, due di questi aerosiluranti, ai comandi rispettivamente del maggiore Buscaglia e del sottotenente Aichner si accingevano a ridecollare insieme, scortati da caccia "MC-202" del 51° Stormo per attaccare le navi nemiche. Ripartì l'"S-79" di Buscaglia. Mentre quello di Aichner, riparata un'avaria al motore, decollò isolatamente poco dopo senza scorta, e avvistò un cacciatorpediniere britannico a circa 60 km a Sud-Ovest di Pantelleria. Si trattava del *Bedouin* che, non più a rimorchio del *Partridge*, dirigeva verso Ovest (uno dei suoi due motori era in perfetta efficienza e contava di arrivare a Gibilterra come ebbe a dire poi il suo Comandante).

Il *Bedouin*, seguito dal *Partridge* che era nelle vicinanze, immediatamente aprì il fuoco con tutte le armi di bordo contro il trimotore italiano. Il sottotenente Aichner col suo equipaggio, incuranti della contraerea, che già aveva colpito il loro "S-79", continuarono l'attacco. E da circa 400 m di distanza, a poche decine di metri di quota, infilarono il loro siluro su un fianco del *Bedouin* che capovoltosi affondò in pochi minuti: erano le 13.25 ora italiana. Nel suo estremo tentativo di difesa il *Bedouin*, poco prima di affondare, riuscì a colpire nuovamente l'aereo italiano abbattendolo. Un idrovolante del Soccorso Aereo italiano, verso il tramonto, trasse in salvo l'equipaggio dell'"S-79" italiano. Anche l'equipaggio del cacciatorpediniere britannico venne salvato da un idrovolante italiano e da una nave della C.R.I. e fatto prigioniero ⁽¹⁾.

L'affondamento del *Bedouin* allora venne erroneamente accreditato ai cannoni della VII Divisione Navale dell'ammiraglio Da Zara.

Alle 13.28 l'"S-79" del maggiore Buscaglia silurò un piroscafo già in avaria e rientrò alla base alle 14.10. Per quanto riguarda quest'ultima

(1) Cfr. Appendice A: Lettera di B.G. Scurfield, Comandante del *Bedouin*, e racconto del sergente pilota W. Omiccioli.

azione, i rapporti britannici affermano che dagli aerosiluranti italiani furono affondati, oltre il *Bedouin*, anche il *Burdwan* e la *Kentucky*.

Alle 10.50 intanto erano partiti dieci velivoli tuffatori "JU-87" del 102° Gruppo guidati dal loro Comandante, il capitano Cenni, scortati da venticinque "MC-202" del 155° Gruppo. Alle 12.15 la formazione avvistò le navi nemiche e sotto la forte reazione della contraerea e della caccia nemica, iniziò il tuffo da 3500 m di quota sganciando le bombe da 500 kg sotto i 400 metri di quota, colpì ed affondò un piroscalo da 15.000 tonnellate.

Ancora nella giornata del 15, un ricognitore dell'Aeronautica Sardegna avvistò, alle 07.46 in 37°40'N, 04°15'E, l'incrociatore *Liverpool* che navigava a bassa velocità verso Gibilterra al rimorchio di uno dei due cacciatorpediniere che lo accompagnavano.

Alle 10.48 un altro ricognitore avvistò in 37°42'N, 05°36'E il grosso delle forze navali nemiche che, composto da una nave da battaglia, una nave portaerei ed un numero imprecisato di unità di scorta, navigava per 255°, cioè verso Gibilterra, a velocità apprezzata di 16 nodi.

Dato lo scarso numero di siluri disponibili e di aerosiluranti efficienti, partirono contro le forze navali principali soltanto tre aerosiluranti, che vennero a contatto con le navi alle 12.05 in 37°40'N, 05°05'E. Il fuoco concentrato delle unità nemiche non permise di portare a termine il lancio dei siluri contro la portaerei. Durante la manovra di allontanamento, la caccia inglese attaccò un velivolo italiano. Gli altri due siluranti proseguirono verso ponente ed attaccarono senza esito l'incrociatore *Liverpool* rimorchiato.

Oltre ai velivoli italiani, anche numerosi bombardieri e caccia tedeschi "JU-87", "JU-88", "ME-109" ed altri attaccarono senza sosta il convoglio nemico, pur fortemente contrastati dalla caccia inglese. In una relazione dell'Ammiragliato britannico si legge:

"...In questo momento un gran numero di Spitfire stava pattugliando il cielo sopra di noi e lo schermo del radar era saturato dai segnali di riconoscimento speciali adottati per i nostri aerei e provenienti dai nostri caccia e da quelli che erano in volo su Malta. Per tale motivo l'avvicinamento degli aerei nemici non fu registrato e né la forza navale né i nostri caccia ebbero alcun segnale di avviso.

Il WELSHMAN ed il TROILUS ebbero delle bombe molto vicine. I caccia di scorta poterono intercettare e distruggere un certo numero di aerei nemici solo dopo che l'attacco ebbe luogo".

Da tale relazione appare evidente il notevole vantaggio che traevano i velivoli inglesi (cacciatori, ricognitori, bombardieri e siluranti) dai radar e dai guida caccia a bordo delle loro navi e dagli apparati IFF (identificazione amico-nemico) a bordo degli aerei; e che, quando tali apparati ad alta tecnologia venivano meno, tutto finisse col funzionare con una efficacia molto limitata, come normalmente succedeva alle navi e ai velivoli italiani che non disponevano affatto di detti apparati.

A conclusione della "Battaglia di Mezzo Giugno" si seppe che dei 17 mercantili britannici delle Operazioni "Vigorous" ed "Harpoon" destinati a Malta, soltanto due di quelli provenienti da ovest con 15.000 tonnellate di "*desperately needed supplies*" raggiunsero l'isola.

Ciò fu un notevole successo strategico per i britannici: la loro piazza-forte, sull'orlo del collasso, poté così sopravvivere come base operativa, offensiva e difensiva. Un successo pagato a caro prezzo: oltre ai numerosi mezzi navali di scorta e da trasporto affondati o colpiti, il vice primo ministro Atlee riferì alla Camera dei Comuni il 22 giugno 1942 che i velivoli perduti nell'operazione furono complessivamente trenta.

Il concorso delle forze aeree italo-tedesche alla "Battaglia di Mezzo Giugno", sia contro il convoglio proveniente da est che da ovest, fu molto intenso. Esso vide una splendida vittoria dell'Aeronautica italiana.

Notevoli furono le perdite subite dalle forze dell'Asse. Da parte della Regia Aeronautica: 28 velivoli abbattuti più un numero imprecisato di danneggiati. La Regia Marina ebbe l'incrociatore *Trento* colpito da un siluro aereo ed affondato da un sommergibile, la nave da battaglia *Littorio* danneggiata dal tiro navale, gli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* colpiti leggermente dal tiro navale. Da parte della *Luftwaffe* si ebbero 14 velivoli abbattuti (nove "JU-88", tre "JU-87" e due "ME-109") più un numero imprecisato di velivoli danneggiati.

Dopo la "Battaglia di Mezzo Giugno" e per tutto il mese di luglio soltanto il velocissimo *Welshman* ed alcuni sommergibili riuscirono a portare qualche rifornimento a Malta. Ma un ben più cospicuo rinforzo dell'isola si imponeva, anche e soprattutto in considerazione del fatto che si intuiva prossimo e decisivo l'atto finale del lungo dramma africano. Atto che all'Inghilterra sarebbe potuto costare l'Egitto o entrare in possesso dell'intera Libia. Malta era un importantissimo elemento nella lotta per i rifornimenti: la chiave di volta della vittoria in Nord Africa.

La “Battaglia Aeronavale di Mezzo Agosto” (11-14 agosto 1942)

La “Battaglia di Mezzo Giugno” aveva dimostrato l'impossibilità per gli inglesi di tentare il rifornimento di Malta da oriente, sia per la facilità di intercettazione dei convogli da parte della squadra navale italiana, sia per la vicinanza degli aerei italo-tedeschi schierati a Creta, nel Dodecaneso e su tutta la costa libica ed egiziana fino a el-Alamein. La sopravvivenza di Malta era però indispensabile ai britannici per poter attuare la loro strategia nel teatro del Mediterraneo.

L'Ammiragliato britannico decise quindi di tentare ancora una volta il non facile rifornimento di Malta da occidente. Questa volta concentrò tutte le forze navali ed aeree disponibili in un unico convoglio, nella speranza che una parte di esso potesse in ogni caso raggiungere Malta. Le navi mercantili, caricate nei porti inglesi ed avviate a Gibilterra, furono 14. A protezione del convoglio furono, come al solito, destinati due gruppi di forze: la forza “Z” per la scorta del complesso fino al Canale di Sicilia, e la forza “X” per la scorta dei mercantili fino a Malta. La forza “Z” comprendeva: due navi da battaglia, tre navi portaerei, tre incrociatori e quattordici cacciatorpediniere; la forza “X” annoverava: quattro incrociatori ed undici cacciatorpediniere. Inoltre due petroliere, scortate da quattro corvette, avevano il compito di rifornire in mare le navi di scorta, e due rimorchiatori di cui uno d'alto mare, quello di rimorchiare le navi eventualmente colpite. All'operazione principale denominata in codice “Pedestal”, posta al comando dell'ammiraglio Syfret, si collegavano due operazioni secondarie: il lancio di “Spitfire” per Malta dalla nave portaerei *Furious* che, accompagnatasi al complesso fino ad un certo meridiano e lanciati gli aerei, doveva ritornare a Gibilterra protetta da otto cacciatorpediniere; il rientro a Gibilterra da Malta dei due mercantili *Troilus* ed *Orari*, giuntivi nel giugno precedente, con la protezione dei due cacciatorpediniere *Matchless* e *Badsworth*. All'operazione presero parte anche otto sommergibili posti in agguato lungo le coste della Sicilia e l'operazione stessa fu integrata da attacchi aerei contro aeroporti della Sardegna.

Nei giorni dal 7 al 9 agosto 1942 gli italiani vennero a conoscenza di un insolito movimento di naviglio mercantile e da guerra attraverso lo stretto di Gibilterra, verso l'Atlantico e verso il Mediterraneo. Ulteriori notizie segnalavano che, nella notte sul 10, un rilevante numero di unità di medio e di grosso tonnellaggio, a lumi spenti, aveva attraversato lo Stretto di Gibilterra diretto in Mediterraneo.

Confermata la navigazione di cospicue forze inglesi verso est, pur non essendo ancora possibile stabilirne con sicurezza le intenzioni, presumendo doveva trattarsi di un nuovo rifornimento di Malta, Superaereo dispose immediatamente il potenziamento dell'Aeronautica Sardegna ed una più idonea dislocazione dei reparti dell'Aeronautica Sicilia.

Sulle basi della Sardegna e della Sicilia si ebbe pertanto il seguente schieramento di forze:

In Sardegna:

- 60 aerosiluranti "S-79", 30 bombardieri e siluranti "S-84", 9 ricognitori "Cant. Z-1007 bis", 8 cacciabombardieri "CR-42", 22 caccia "MC-202", 30 "RE-2001", 16 "CR-42", 14 "G-50". Totale: 189 velivoli. Siluri disponibili: 67.

In Sicilia:

- 14 aerosiluranti "S-79", 6 aerosiluranti "S-84", 25 bombardieri "S-84", "S-79" e "BR-20", 11 ricognitori "S-79" e "CR-25", 27 caccia "MC-202", 20 "CR-42" (di passaggio in Sicilia per la Libia). Totale: 132 velivoli. Siluri disponibili: 36.

Supermarina, oltre che a concordare con Superaereo e con l'O.B.S. le esplorazioni aeree, dispose la dislocazione di numerosi sommergibili a sud delle Baleari ed a sud della Sardegna; la dislocazione di MAS e di motosiluranti italiane e germaniche in agguato presso Capo Bon ed a sud di Marettimo.

Il giorno 11 agosto alle 10.10 un velivolo del C.A.T. avvistò e comunicò:

"Forza navale composta da tre navi portaerei, tre navi da battaglia, venti fra incrociatori e cacciatorpediniere, venti piroscafi, velocità imprecisata, rotta 90°, in posizione 38°08'N, 01°56'E".

Questa imponente forza navale, forse la più potente che avesse mai attraversato il Mediterraneo, venne tenuta sotto controllo fino alle ultime luci del giorno. In un documento britannico si legge:

"...aerei da ricognizione tedeschi sorvolarono il convoglio fin dalle prime luci dell'11 e successivamente altri aerei italiani, nonostante gli sforzi dei caccia della portaerei, mantennero il convoglio sotto costante osservazione".

Fra le 12.30 e le 15.00, all'incirca all'altezza del meridiano di Algeri, 37 modernissimi "Spitfire" destinati a Malta decollarono dalla *Furious*, la quale poi, con la scorta di cinque cacciatorpediniere, alle 18.30 invertì la rotta per Gibilterra.

Alle 13.15, nel punto 38°05'N, 03°03'E, un sommergibile tedesco attaccò la nave portaerei *Eagle*, protetta da ben tredici cacciatorpediniere e la colpì con quattro siluri. La nave affondò in otto minuti. Alle ultime luci del crepuscolo, una formazione di una decina di bimotori da caccia pesanti "Beaufighter", giungendo di sorpresa a bassa quota sugli aeroporti di Elmas e di Decimomannu, effettuò un'azione di mitragliamento. L'azione provocò la morte di due militari, il ferimento di altri quattro civili e notevoli danni ai velivoli. Precisamente, sull'aeroporto di Elmas: uno "S-79" silurante, con siluro a bordo, incendiato e distrutto; sei velivoli danneggiati. Sull'aeroporto di Decimomannu: quattro "S-79" siluranti, con siluro a bordo ed un "CA-164" da collegamento incendiati e distrutti; otto "S-79" e tre "MC-202" danneggiati; due siluri danneggiati. L'azione riuscì particolarmente efficace perché sorprese alcuni reparti, giunti nel pomeriggio, durante la fase critica del rifornimento.

Il 12 agosto all'alba, i ricognitori dell'Aeronautica Sardegna, della Ricognizione Marittima e del II C.A.T. iniziarono l'esplorazione della zona compresa fra i meridiani 6° e 9° E. Il primo avvistamento, giunto alle 06.20, segnalò il complesso navale, forte di 50 unità, nella posizione a 37°50'N, 06°50'E.

I ricognitori italiani avvicinandosi sulla zona, mantennero il contatto con le navi sostenendo violenti combattimenti con la caccia levatasi dalle portaerei. Gli equipaggi ritennero di aver abbattuto un caccia inglese. Tre ricognitori dopo aver trasmesso i segnali di scoperta, non diedero più notizie e non rientrarono alla base. Fra le 12.40 e le 13.30, a 60-80 miglia da Capo Spartivento, la forza navale inglese subì l'offesa di tre successive ondate di velivoli dell'Aeronautica Sardegna.

La prima ondata, di 10 "S-84" con due motobombe "FF" ciascuna e di otto "CR-42" con bombe alari da 100 kg scortata da quattordici "MC-202", raggiunse l'obiettivo alle 12.40. L'azione aveva lo scopo di scompaginare la formazione navale e di frazionarne la difesa contraerea, per agevolare il compito degli aerosiluranti.

Gli equipaggi ritennero di aver colpito un mercantile ed un cacciatorpediniere e rilevarono che, in conseguenza del lancio delle motobombe, il complesso navale non mantenne più l'ordinata formazione di battaglia.

La seconda ondata di 33 "S-79" e 10 "S-84" siluranti, divisa in due gruppi e scortata da 26 "RE-2001", raggiunse l'obiettivo alle 13.00 ed attaccò ai due lati della formazione. Gli equipaggi, che lanciarono com-

plessivamente 40 siluri, ritennero di aver affondato due mercantili ed un cacciatorpediniere e di aver colpito una nave da battaglia, tre incrociatori o cacciatorpediniere e due mercantili.

La terza ondata, composta di soli due "RE-2001" con speciali bombe perforanti, guidata sull'obiettivo da un "Cant. Z-1007 bis" e scortata da cinque caccia "G-50", raggiunse il convoglio alle 13.20 circa, colpendo con una bomba una delle portaerei. La grossa bomba, come confermeranno anche gli inglesi, per loro fortuna non esplose.

Nel corso di queste tre azioni si svolsero violenti combattimenti aerei, in cui diversi caccia britannici vennero dati come abbattuti. Quattro velivoli italiani non rientrarono alla base: uno "S-79" silurante, due "S-84" bombardieri, un "RE-2001" caccia bombardiere.

Contemporaneamente all'attacco dei due "RE-2001" doveva attuarsi quello di un "S-79" radioguidato. Questo, partito dall'aeroporto di Villacidro in Sardegna ed abbandonato sulla verticale dell'aeroporto stesso dal pilota lanciatisi col paracadute, fu preso regolarmente sotto il radiocomando del velivolo "Cant. Z-1007 bis" pilotato dal generale Raffaelli, ideatore dell'aereo telecomandato e guidato verso la formazione inglese. Giunto in vista delle navi avversarie, per una banale avaria ad un condensatore dell'apparato di radiocomando, l'"S-79", non più radioguidato, continuò la sua rotta perdendosi all'orizzonte e schiantandosi sulle coste dell'Algeria.

Poco dopo gli attacchi italiani, 37 bimotori "JU-88" tedeschi attaccarono le navi britanniche; gli equipaggi riferirono che alcune bombe erano cadute assai vicino a due o tre mercantili. Alle 17.30, otto "CR-42" con bombe alari dell'Aeronautica Sardegna, scortati da 9 "RE-2001", attaccarono ancora il convoglio in posizione 37°35'N, 09°30'E. Gli equipaggi ritennero di aver colpito un mercantile. Un velivolo "RE-2001" non ritornò alla base.

Secondo le relazioni britanniche, l'attacco dei bombardieri italiani muniti di motobombe si sarebbe verificato verso le 12.15; le navi con rapida accostata a dritta, poterono evitare tutte le motobombe⁽²⁾.

(2) Le motobombe scendevano col paracadute e, una volta in acqua cominciavano a girare a spirale azionate da un piccolo motore fino all'impatto con il bersaglio. Esse erano state progettate e costruite in Italia per attacchi contro navi alla fonda ed erano ancora in fase sperimentale.

L'attacco degli aerosiluranti si sarebbe sviluppato mezz'ora dopo, alle 12.45, ai due lati della formazione: i siluri furono lanciati troppo da lontano, "*parecchi cacciatorpediniere sul lato sinistro per poco non furono colpiti*", ma in definitiva tutte le navi riuscirono ad evitare i siluri con rapide accostate.

L'attacco dei "RE-2001" si sarebbe verificato alle 13.15: i due "RE-2001" le cui sagome erano simili a quelle degli "Hurricane", si avvicinarono alla portaerei *Victorious*, "*come se dovessero atterrarvi*"; la nave era appunto occupata nell'atterraggio dei propri caccia ed i "RE-2001" poterono lanciare indisturbati le loro grosse bombe perforanti da 630 kg, una delle quali colpì il centro del ponte di volo della portaerei *Victorious*, ma vi scivolò sopra senza esplodere. I due "RE-2001" si allontanarono prima che la *Victorious* potesse aprire il fuoco. L'ultimo attacco dei "CR-42" con bombe alari da 100 kg, fu condotto alle 17.50 contro il cacciatorpediniere *Ithuriel* che, dopo aver affondato il sommergibile italiano *Cobalto*, dirigeva per riunirsi al grosso: la nave non riportò danni.

Gli aerei tedeschi, a loro volta, furono intercettati mentre si avvicinavano al convoglio. Di essi, 12 su 20 circa riuscirono ad effettuare il tiro in picchiata, danneggiando con una bomba il mercantile *Decaulion*; alcune bombe caddero vicine ad altre unità. Il *Decaulion*, in condizioni di non poter mantenere la velocità del convoglio, ebbe ordine di costeggiare la Tunisia, accompagnato dal cacciatorpediniere *Brahman*.

Ancora il 12 agosto alle 15.30 partirono da Pantelleria un "Cant. Z-1007 bis" ed uno "S-79", per svolgere servizio di contatto sul cielo della formazione inglese. L'"S-79", dopo aver lanciato due segnali di scoperta, non diede più comunicazioni e non rientrò alla base. Il "Cant. Z-1007 bis" avvistò e segnalò la formazione navale nella posizione 37°50'N, 09°13'E, permanendo sul posto fino al termine dell'azione dei reparti offensivi.

Ai tuffatori ed agli aerosiluranti venne dato l'ordine di partire in modo da attaccare alle 18.30, giacché a quell'ora, doveva svolgersi anche l'attacco degli "JU-87" germanici scortati da caccia "ME-109". Partirono nove "JU-87" italiani (a grande autonomia), quattordici "S-79" aerosiluranti e ventotto "MC-202".

Gli "JU-87" poco dopo, a circa 18 miglia nord-ovest dall'isola dei Cani, avvistarono una parte considerevole del complesso navale britannico. Questi "Stuka" lanciatisi a tuffo, sganciarono le loro bombe da 500 kg e gli equipaggi apprezzarono di aver colpito una nave da battaglia o

grosso incrociatore e quattro mercantili. Alla stessa ora, con perfetta sincronia, la formazione dei quattordici "S-79" siluranti italiani si portò all'attacco e lanciò dodici siluri: gli equipaggi apprezzarono di aver colpito un incrociatore e due mercantili. Sia i tuffatori sia i siluranti vennero sottoposti a violenta reazione contraerea e furono attaccati da numerosi caccia. I cacciatori di scorta intervennero e riferirono di aver abbattuto sette velivoli inglesi. Due "Picchiattelli"⁽³⁾ rientrarono alla base.

Contemporaneamente si svolse l'attacco di venti "JU-87" della L.W.. Secondo il rapporto ufficiale inglese, l'attacco sarebbe stato svolto da 100-120 aerei, dei quali molti caccia. La successiva relazione dell'Ammiragliato britannico precisa, su apprezzamento dell'ammiraglio Syfret, che attaccarono dodici "JU-87", trenta "JU-88", quaranta "S-79" ed altri siluranti, più caccia. Esiste un notevole divario tra le cifre riportate nelle relazioni italiane ed in quelle inglesi.

La relazione dell'Ammiragliato britannico riferisce che l'attacco fu eccellentemente sincronizzato: mentre i bombardieri attaccavano da prora a poppa, gli aerosiluranti diressero per attaccare le navi da prora a dritta e dal traverso a dritta.

Il convoglio accostò in fuori per evitare i siluri, ma il cacciatorpediniere *Foresight* fu colpito.

I bombardieri concentrarono il massimo sforzo contro la portaerei *Indomitable* che fu colpita da tre bombe ed ebbe altre bombe vicine che determinarono due grossi incendi e misero fuori servizio il ponte di volo. Vi furono altre bombe cadute vicine ad altre navi, nessuna delle quali riportò danni.

Una decina di aerei italiani e tedeschi vennero abbattuti; due caccia inglesi andarono perduti.

Nella notte fra il 12 e il 13 agosto otto bombardieri notturni dell'Aeronautica Sicilia eseguirono azioni di disturbo sull'aeroporto di Mikabba a Malta. Durante la stessa notte, navi ed aerei britannici effettuarono un'azione combinata di bombardamento in Egeo, sulla città di Rodi e sugli aeroporti di Maritza e di Godurrà: l'azione vivacemente contrastata dalla difesa contraerea, dalla difesa costiera e da MAS, non causò danni di rilievo, né in città né sugli aeroporti.

(3) Col nome di "Picchiattelli" erano stati ribattezzati in Italia gli "JU-87 Stuka" tedeschi assegnati alla R.A.

Il 13 alle 08.00 partirono da Castelvetro otto "JU-87" del 102° Gruppo della Regia Aeronautica che, ricevuta sulla verticale di Pantelleria la scorta di undici "MC-202", raggiunsero, fra Pantelleria e Lampedusa, un nucleo del convoglio nemico composto da alcuni mercantili scortati. Tra le 09.20 e le 09.30 la formazione degli "JU-87" attaccò a tuffo e gli equipaggi ritennero di aver colpito una petroliera, un mercantile e di aver piazzato due bombe da 500 kg a 20-30 metri da un cacciatorpediniere. I "Picchiarelli" vennero accolti da violenta reazione contraerea, cui si aggiunse l'attacco degli "Spitfire", che vennero però impegnati dai cacciatori italiani. Uno "Spitfire" fu abbattuto e due "JU-87" non rientrarono alla base.

Alle 10.45, contro un altro nucleo di navi segnalato a circa 130 km a sud-est di Pantelleria, partirono cinque aerosiluranti "S-79" scortati da quattordici "MC-202". L'attacco avvenne alle 11.20 e, mentre la caccia di scorta impegnava quella inglese, gli aerosiluranti effettuarono lo sgancio, colpendo un mercantile. Un "S-79", dopo il lancio, venne abbattuto in fiamme dai caccia britannici prima che gli "MC-202" potessero intervenire. Ricognitori italiani e germanici segnalavano unità inglesi in avaria o a lento moto a levante delle coste tunisine. L'Aeronautica Sicilia, alle 14.30, inviò tre coppie di aerosiluranti in ricognizione offensiva, per rintracciare ed attaccare il naviglio segnalato. Una coppia avvistò nel golfo di Hammamet un grosso piroscafo isolato che procedeva a bassa velocità; furono lanciati due siluri a distanza ravvicinata, ma le due armi affondarono subito. La seconda coppia, dopo oltre tre ore di volo, rientrò senza aver avvistato navi nemiche. La terza non rientrò alla base. Il rapporto britannico dice che due velivoli italiani tentarono di attaccare il cacciatorpediniere *Lealbury* e furono da esso abbattuti.

Alle 17.20, scortati da ventiquattro "MC-202", partirono cinque "JU-87" del 102° Gruppo, per dirigere contro due piroscafi a circa 60 miglia per 110° da Pantelleria. I velivoli, esplorata la zona in cui avrebbero dovuto trovare l'obiettivo, non avvistarono che relitti.

Il rapporto ufficiale e la relazione dell'Ammiragliato britannico affermano che alle 09.25 si verificò l'attacco degli "Stuka" italiani, i quali piazzarono alcune bombe vicino alla *Ohio*. Il rapporto ufficiale afferma inoltre che in tale attacco furono lanciate, davanti e sui fianchi delle navi "mine con paracadute"; però tali armi furono impiegate esclusivamente al mattino del 12 da bombardieri della Sardegna. Lo stesso rapporto riferisce che uno degli "JU-87" cadde su un lato della *Ohio*.

Il giorno 13, dalle 10.25 alle 20.00, trentatré velivoli da caccia della Sicilia effettuarono crociere di protezione su incrociatori nazionali danneggiati: uno in lenta navigazione verso Messina; l'altro fermo all'isola Panaria. Nella notte dal 13 al 14 agosto vennero impiegati 15 bombardieri per azioni contro le zone di decentramento di Mikabba e contro il porto di La Valletta.

Nella stessa giornata, i ricognitori della Sardegna esplorarono la zona di mare ove presumibilmente dovevano trovarsi le unità navali inglesi di rientro a Gibilterra. Alle 15.20 partirono quattro aerosiluranti "S-79" per attaccare una nave da battaglia, quattro cacciatorpediniere e quattro unità imprecisate, segnalate dalla ricognizione in 37°28'N, 06°45'E, rotta 270°. Gli equipaggi ritennero di aver colpito l'unità maggiore.

Il 14 agosto all'alba, l'Aeronautica Sicilia inviò quattordici ricognitori "S-79" ad esplorare la zona compresa fra Capo Bon-Marsala, parallelo 35°, meridiano 13°20'. Quattro velivoli rientrarono regolarmente dopo aver lanciato segnali di avvistamento; il quarto non fece ritorno alla base.

Alle 09.50 dello stesso giorno cinque "Picchiarelli" con bombe da 500 kg, scortati da venti "MC-202", partirono per attaccare due mercantili naviganti a bassa velocità a 20 miglia a levante di Linosa. La formazione guidata dal capitano Cumbat, avvistò alle 10.45, nella posizione prevista, le navi scortate da un certo numero di unità di tipo imprecisato. Attaccarono in picchiata una portaerei, accolti da violenta reazione contraerea, cui si aggiunse un attacco di "Spitfire" e di "Beaufighter", che abbatterono il velivolo del comandante Cumbat. I caccia italiani intervennero ed abbatterono due "Spitfire", perdendo un velivolo. Gli equipaggi apprezzarono di aver colpito un mercantile.

Alle 14.00 partirono da Pantelleria diciannove "RE-2001" per effettuare la scorta a tre aerosiluranti tedeschi "HE-111" diretti ad attaccare una unità che i ricognitori germanici ritenevano trattarsi di una portaerei, ad oriente di Linosa. Tre "RE-2001" di cui uno del Comandante di gruppo vennero abbattuti.

Contro la portaerei britannica, partirono in ricognizione offensiva anche tre "Cant. Z-1007 bis", che alle 14.45 avvistarono una nave senza poterne definire il tipo, la bombardarono da alta quota senza apprezzarne il risultato.

L'attacco degli "JU-87" italiani, alle 10.45, venne confermato dalla relazione dell'Ammiragliato britannico. Gli equipaggi di tali velivoli ave-

vano però errato l'apprezzamento del tipo della nave: trattavasi, infatti, della petroliera *Ohio*, rimorchiata da un dragamine e protetta dal cacciatorpediniere *Lealbury* e da altre unità minori di Malta. Gli "Spitfire" di scorta riuscirono ad abbattere un bombardiere ed un caccia.

Nel Mediterraneo occidentale, sulla forza "Z" in navigazione verso Gibilterra la stessa mattina del 14 agosto *"gli inevitabili ricognitori"* dice la relazione dell'Ammiragliato, *"giunsero non appena giorno, araldi di prossimi attacchi aerei, che sarebbero iniziati alle 07.30, e si prolungarono fino alle 13.15"*.

In quella mattinata, secondo le relazioni italiane, alle 11.30, dopo gli attacchi degli "JU-87" ed "JU-88" tedeschi, quindici "S-84" italiani attaccarono le unità della forza "X"; la loro salva risultò precisa in gittata, ma senza visibili risultati, date le rapide accostate delle manovriere unità inglesi.

Le stesse navi vennero attaccate di nuovo, alle 12.00, da otto aerosiluranti "S-79" della Sardegna, che furono accolti da violento fuoco contraereo. Gli equipaggi ritennero di aver colpito un incrociatore.

Alle 12.50, otto "S-79" siluranti, partiti dalla Sicilia, ripresero l'attacco. Gli equipaggi ritennero di aver colpito un incrociatore. Successivamente, alle 13.25, quattro "S-79" siluranti decollati dalla Sicilia compirono l'ultima azione che non conseguì risultati. Un velivolo, colpito dal tiro contraereo, fu costretto ad atterrare in Tunisia. Inoltre trentasette "JU-88" e cinque "HE-111" germanici, partiti fra le 13.00 e le 18.30, rientrarono alle basi di partenza senza aver avvistato le navi nemiche.

Dopo le 13.30, la forza "X" proseguì indisturbata, incontrandosi con la forza "Z" alle 18.00 nel punto 37°29'N, 03°25'E.

L'Aeronautica Sicilia, intanto, dalle 11.25 alle 17.35 del 14 agosto, con undici caccia e due "CR-25", scortava il cacciatorpediniere *Malocello*, diretto da sud verso Trapani. Ad una trentina di miglia a sud di Pantelleria detta unità venne attaccata da quattro aerosiluranti inglesi. I cacciatori italiani ne abbatterono due ed impedirono agli altri due di condurre a termine l'attacco alle navi.

Per tutta la giornata del 14 agosto 34 velivoli da caccia italiani svolsero crociere di protezione su un incrociatore italiano danneggiato e fermo all'isola di Panaria.

In tal modo si concluse la battaglia cosiddetta di "Mezzo Agosto".

L'Operazione "Pedestal" fu la più poderosa e complessa operazione per il rifornimento di Malta compiuta dagli inglesi durante la guerra, sia

Regia Aeronautica era molto elevato a causa delle numerose ore di lavoro necessarie per rendere efficienti i suoi vecchi ed obsoleti velivoli, contrariamente a quanto avveniva per i moderni aerei tedeschi e britannici. Inoltre, la mancanza di carburante comportava grosse difficoltà per la preparazione di un adeguato numero di nuovi equipaggi ben addestrati.

L'impiego dell'aerosilurante, difficile e rischioso, ma molto efficace nella lotta antinave, avrebbe richiesto una larga disponibilità di piloti con ottima preparazione professionale di base, numerosi velivoli moderni, larga dotazione di siluri e navi-bersaglio di vario tipo e benzina in quantità.

Inoltre l'insufficiente coordinamento tra gli Stati Maggiori ed i Reparti della Regia Marina e della Regia Aeronautica, e quindi la possibilità di una accurata cooperazione fra navi ed aerei, come pure fra più gruppi di aerosiluranti, fra aerosiluranti e bombardieri e fra aerosiluranti e cacciatori, abbassava ulteriormente il rendimento delle missioni effettuate.

Le continue pressioni del Capo del Governo e del Comando Supremo perché l'accrescimento dei reparti aerosiluranti si realizzasse il più rapidamente possibile ed a qualunque costo, fecero sì che a detti reparti, man mano che si costituivano, venissero assegnati equipaggi sempre meno addestrati.

Nel contempo, all'incremento numerico degli aerosiluranti italiani, cui non corrispondeva un miglioramento qualitativo, si contrappose la maggiore esperienza che la *Royal Navy* aveva acquisito nell'attuare manovre evasive e varie forme di difesa dei convogli, nonché la capacità di manovrare complesse formazioni di navi sotto l'attacco di aerosiluranti.

Per cui le missioni degli aerosiluranti italiani, che al loro apparire avevano rappresentato una sorpresa ed avevano conseguito successi superiori alle previsioni, col prolungarsi del conflitto pur condotti con ardimento, perizia e spirito di sacrificio, divennero sempre meno efficaci.

I risultati conseguiti contro il traffico marittimo britannico nelle grandi battaglie di "Mezzo Giugno" e "Mezzo Agosto" furono infatti inferiori a quelli raggiunti in precedenza. Tuttavia tenendo conto dell'inferiorità tecnica dei mezzi rispetto a quelli delle forze aeree britanniche e germaniche, la Regia Aeronautica nelle grandi battaglie aeronavali del 1942 conseguì risultati di altissimo livello.

Verso la metà del 1942 era già evidente che il maggiore logoramento l'avevano decisamente subito le forze aeree italiane. Quelle germaniche pur con una produzione in aumento erano pressate anche dagli impegni in

Nord Africa e soprattutto sul fronte dell'Europa Orientale, che era di primaria importanza per Hitler. Quelle britanniche invece, disponendo di risorse quasi inestinguibili e di aiuti sempre più massicci da parte degli Stati Uniti d'America, andavano incrementandosi sempre di più nel teatro operativo del Mediterraneo.

Doveva essere chiaro che la vittoria in questo teatro ed in Nord Africa avrebbe arriso a chi si fosse assicurato il controllo dei cieli del Mediterraneo e quindi le vie del rifornimento marittimo. La "Battaglia di Mezzo Agosto" dimostrò che ciò non era fattibile per l'Asse con i mezzi aerei in suo possesso.

Una tale conclusione razionale e realistica forse non venne tratta dagli Stati Maggiori italiani e germanici nell'agosto del 1942 o, se lo fu, fattori irrazionali o politici non permisero di prenderla nella dovuta considerazione.

Così i reparti della R.A., impegnati senza sosta contro le forze aeree, navali e terrestri del nemico, con un divario tecnologico notevole specie nel campo dei motori, degli armamenti e delle telecomunicazioni, finirono completamente logorati.

Le battaglie di "Mezzo Giugno" e di "Mezzo Agosto", passate alla storia come le più grandi battaglie aeronavali del Mediterraneo, hanno messo in evidenza la necessità di uno stretto coordinamento fra le forze navali e quelle aeree e la necessità della superiorità aerea, almeno locale, per poter condurre con successo qualsiasi operazione da parte delle forze di superficie.

LETTERA DI B. G. SCURFIELD E RACCONTO DI W. OMICCIOLI

1. Il capitano di fregata B. G. Scurfield, Comandante del cacciatorpediniere *Bedouin*, affondato dall'aerosilurante del sottotenente Aichner e fatto prigioniero dagli italiani, trasferito in Germania dopo l'armistizio dell'8 settembre, in una "lettera-relazione" dal titolo "*Fine di un caccia tipo 'tribal'*", inviata alla moglie tramite la Croce Rossa Internazionale, poco prima di morire sotto un bombardamento aereo degli stessi britannici mentre attraversava la Germania, scrisse: "La scorta al convoglio da Gibilterra a Malta era sotto il comando del capitano di vascello Hardy sull'incrociatore antiaereo *Cairo*. Scurfield sul *Bedouin* era l'ufficiale più anziano della scorta di cacciatorpediniere che consisteva di quattro cacciatorpediniere di squadra e cinque cacciatorpediniere della classe "Hunt" (compreso il polacco *Zujawiak*), con un certo numero di dragamine...

Proprio prima dell'alba del 15 giugno la rotta fu cambiata verso Sud-SudEst in direzione della punta meridionale di Malta e vennero adottate le disposizioni per la navigazione diurna. Questa prevedeva una scorta a forma di freccia molto larga, composta dai cacciatorpediniere di squadra a dritta e dai tipi "Hunts" a sinistra, con il *Bedouin* al vertice della freccia: l'idea era che le unità di superficie sarebbero quasi inevitabilmente apparse a Nord-Est...

Ci recammo alle stazioni di tiro antiaeree e constatammo che tutto fosse a posto in vista di un giorno movimentato. Stavamo per mandare un turno a colazione quando fu dato l'allarme. Erano passate da poco le 06.00 [corrispondenti alle 05.00 ora italiana N.d.A.]. Pantelleria era appena apparsa all'orizzonte a 6° a sinistra della prua. E là, proprio sulla destra di Pantelleria, c'erano le navi nemiche.

La luce aumentava rapidamente e noi potemmo scorgere due incrociatori da otto pollici in linea di fila con due cacciatorpediniere che li proteggevano davanti ed altri due dietro. Secondo informazioni avute più tardi, essi costituivano la VII Divisione al comando del vice ammiraglio Alberto Da Zara, composta dagli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* e dai cacciatorpediniere *Vivaldi*, *Ascari*, *Premuda* e *Malocello*...

Queste erano le prime navi nemiche che vedevo. Fu un gran momento, ma non c'era tempo di pensarci. Subito vennero le segnalazioni: "Ne-

mico in vista", "Macchine a tutta velocità", "25 nodi", "Formare un'unica linea di fila", ed io diressi i miei cinque caccia verso il nemico... Noi eravamo su una rotta di 120° ed il nemico stava dirigendosi a 160°, velocità 25 nodi e distanza di 12 miglia. Appena essi videro che andavamo contro di loro, cambiarono direzione con una rotta di circa 130°. Nel frattempo il resto del convoglio accostava per Sud protetto dal fumo emesso dagli "Hunts".

Ero in una posizione fortunata sotto molti aspetti. Sapevo cosa dovevamo fare e che il costo non aveva importanza: gli italiani dovevano essere respinti.

....Sapevo anche che gli altri cacciatorpediniere mi avrebbero seguito per vedere quello che facevo, con o senza segnalazioni. Infine sapevo che la nave era tanto pronta per la prova quanto noi eravamo stati capaci di farla e il risultato delle nostre fatiche poteva ora essere verificato. Non potevo fare altro che offrire a Manners⁽⁴⁾ un bersaglio e fare del mio meglio per evitare il più a lungo possibile di essere colpiti. Gli incrociatori aprirono il fuoco quasi subito e le prime salve caddero di poppa al *Bedouin*. La rosa di tiro era buona, forse fin troppo buona per quella distanza e il tiro sembrava sgradevolmente accurato.

Forse questa è sempre l'impressione quando si è il bersaglio!

Poco prima delle 06.30 Manners giudicò che fossimo a portata di tiro; così gli dissi di impegnare il primo cacciatorpediniere e aprimmo il fuoco a 17.000 yards [16.000 metri N.d.A.]. Dieci minuti dopo il nemico accostò in fuori di altri 20° e noi trasferimmo il nostro tiro sul primo incrociatore a 12.400 yards [11.000 metri].

Da questo momento cominciammo ad essere colpiti. Colpi violenti si succedevano l'uno all'altro ad un ritmo tale che io cominciai a chiedermi quanto la nave avrebbe potuto resistere. Per quanto non me ne fossi reso conto subito, l'albero fu il primo a partire e con lui la radio. Seppi che il ponte era stato colpito: il ripetitore di bussola saltò fuori dal suo alloggiamento ed io fui investito dall'acqua e da scaglie di vernice, ma lo splendido *Bedouin* continuava in testa e serrava le distanze minuto per minuto...

(4) E.A. Sherard Manners era l'Ufficiale di controllo al tiro e Vice Comandante del C.T. *Bedouin* (N.d.A.).

La nave aveva ricevuto molti più colpi di quanto io sapessi e pensai dentro di me che essa non sarebbe stata molto capace di andare avanti. Quindi dissi a Moller di andare giù e lanciare i siluri e quando la distanza scese a 5000 yards [4500 metri circa N.d.A.] il nemico ci stava sparando proiettili traccianti con armi leggere, accostai tutto a dritta. Durante l'accostata fummo colpiti numerose volte, ma i siluri furono lanciati quando i bersagli si presentarono a tiro. Dopo aver accostato per il lancio la nave si fermò. Temo di non aver messo alcun colpo a segno e che non ottennero di più gli altri che lanciarono i siluri, ma il nemico fece una larga accostata in fuori ed interruppe l'azione. Subito dopo scomparve allontanandosi per Nord-Est. Noi rimanemmo finalmente padroni del campo di battaglia ed il convoglio aveva un bel vantaggio.

Peraltro tutti i pezzi d'artiglieria erano pronti per l'azione e la nave reggeva il mare. Il *Partridge* prese al rimorchio il *Bedouin* con qualche difficoltà e verso le 09.30 stavamo dirigendo verso la Tunisia a circa 8 nodi e mezzo...

Il rimorchio continuava verso occidente a 5 nodi o giù di lì, essendo il tempo scandito dalle segnalazioni del *Partridge* che chiedeva quando saremmo stati in grado di mettere in moto ed alleviare un pò lo sforzo del rimorchio. Frattanto l'equipaggio, sotto la guida di Jay e Manners stava rassettando la nave e tappando le falle vicino alla linea di galleggiamento con amache, cuscini e cose del genere. Le bombe di profondità furono gettate in mare e tutto il materiale riservato venne bruciato nella già distrutta sala dei documenti. Io stavo per andare giù nella parte centrale della nave per leggere l'ufficio funebre per i morti quando furono avvistati alcuni "Stukas". Dissi al *Partridge* di mollare il cavo del rimorchio poiché volevo che fosse libero di manovrare; a nostra volta dovemmo lasciare il cavo perché non potevamo tirarlo a bordo. Erano circa le 13.00.

Quasi un'ora dopo il *Partridge* tornò indietro per rimorchiarci ancora, quando apparvero all'orizzonte verso levante le navi da guerra italiane che cominciarono a far fuoco contro di noi in modo irregolare. Dissi al *Partridge* di allontanarsi e di tornare indietro dopo se poteva. Stese una cortina fumogena intorno a noi e poi prese il largo verso occidente.

Noi accendemmo i nostri lanciafumo e ci tenemmo pronti ai pezzi. Poiché non arrivavano più proiettili contro di noi capimmo che il nemico era occupato con i "Beaufighters".

Alle 14.15 circa [ore 13.15 italiane N.d.A.] un "Savoia 79" apparve attraverso il fumo al traverso a dritta e sganciò un siluro alla distanza di 500 yards. Gli sparammo con tutte le armi eccettuati i cannoni "Y" e sapemmo più tardi che fu abbattuto: nostra unica vittima!

Il *Bedouin* aveva ricominciato a muoversi da pochi minuti, grazie ai magnifici sforzi di Jay⁽⁵⁾ ed egli stava venendo sul ponte a dirmelo. Ma non c'era niente da fare: il siluro poté essere seguito facilmente mentre si dirigeva dritto verso la sala macchine; c'era giusto il tempo per gridare agli uomini di sgombrare il ponte nel punto dell'impatto; ma per due uomini già feriti e per quattro che lavoravano sotto era troppo tardi. Il fracasso metallico dell'esplosione fu molto minore di quello che m'aspettavo, ma la nave si inclinò fortemente a sinistra e fu immediatamente chiaro che era condannata. Cinque minuti dopo essere stata colpita la nave affondò dolcemente e senza rumore. Era caldo ed il mare era calmo, ma dopo due o tre ore di semi-immersione trovai che si diventava troppo freddi "fra vento ed acqua" e mentre il crepuscolo si avvicinava e le speranze del *Partridge* svanivano, cominciai a pensare a quanti di noi sarebbero sopravvissuti fino all'alba. L'aiuto venne da una direzione inaspettata. Un aereo tedesco avvistò un gruppo di naufraghi e sparò un razzo Very. Poi verso le 20.00 un aereo soccorso italiano, tutto immacolatamente bianco, si posò vicino a noi e portò via Evans ed altri nove. Noi tentammo di ottenere che essi prendessero per primi i feriti, ma era difficile spiegarlo loro ed anche controllare la nostra gente. Poco dopo, una piccola nave ospedale arrivò ed incominciò a raccoglierci. Era lenta e poco manovriera e, durante il recupero, quattro "CR-42" l'attaccarono in picchiata, il che fermò tutto il lavoro per qualche tempo. Tuttavia, a onore di questa gente della Croce Rossa Italiana, essi persisterono e l'ultimo di noi fu a bordo alle 22.30 circa, quando era ormai buio. Eravamo prigionieri, per di più dei "Wops"⁽⁶⁾ ultima cosa che mi sarei aspettato, ma grazie a Dio eravamo vivi.

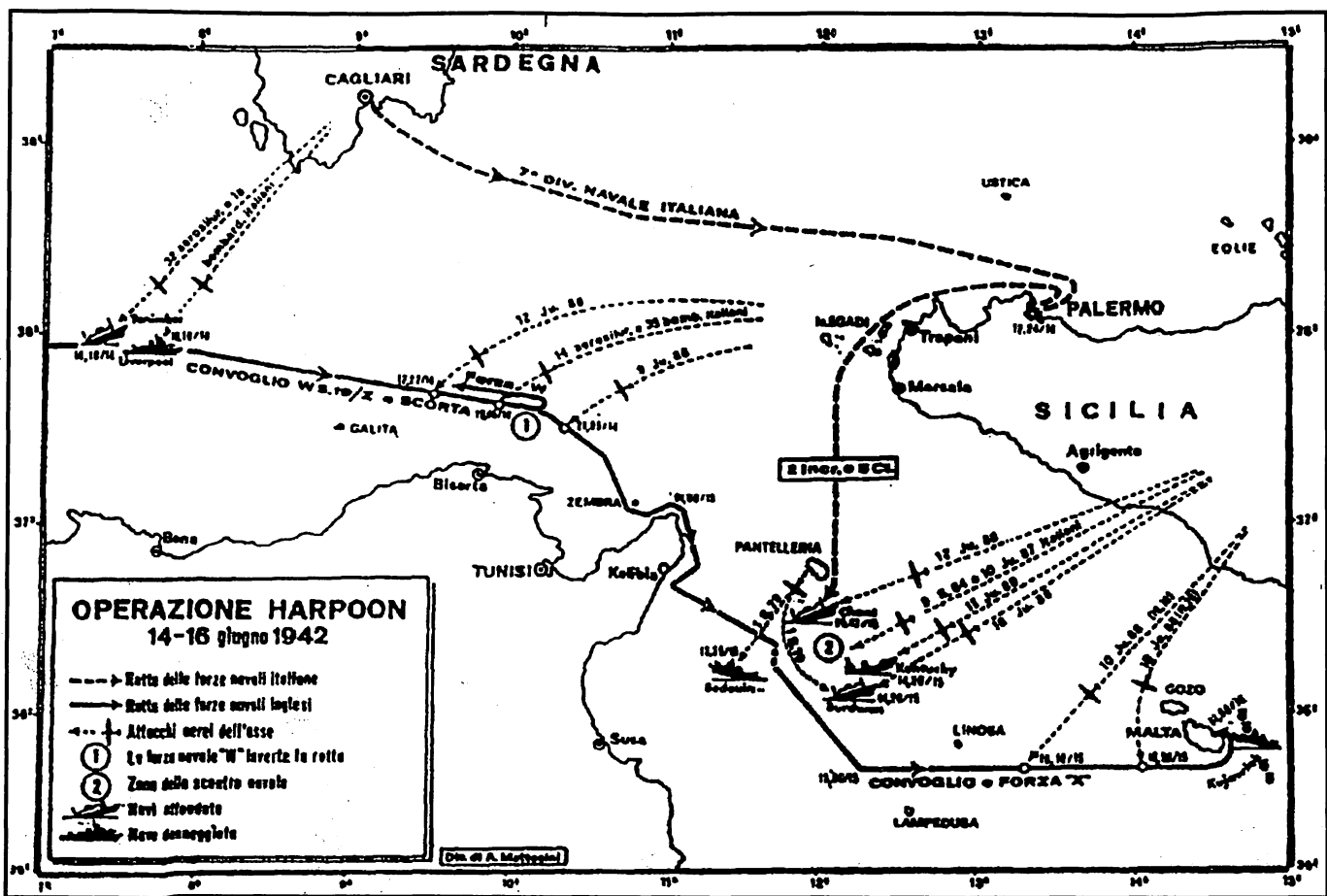
2. Il Sergente Pilota Walter Omiccioli del 51° Stormo Caccia a tal proposito racconta:

"...avevamo avuto l'ordine da Supermarina di attaccare una nave nemica a nord di Lampedusa. Decolliamo da Pantelleria in sei velivoli: 4 "CR-42" tuffatori al comando del capitano pilota Bruno Visconti e 2

(5) Ufficiale alle macchine ed ai motori (N.d.A.).

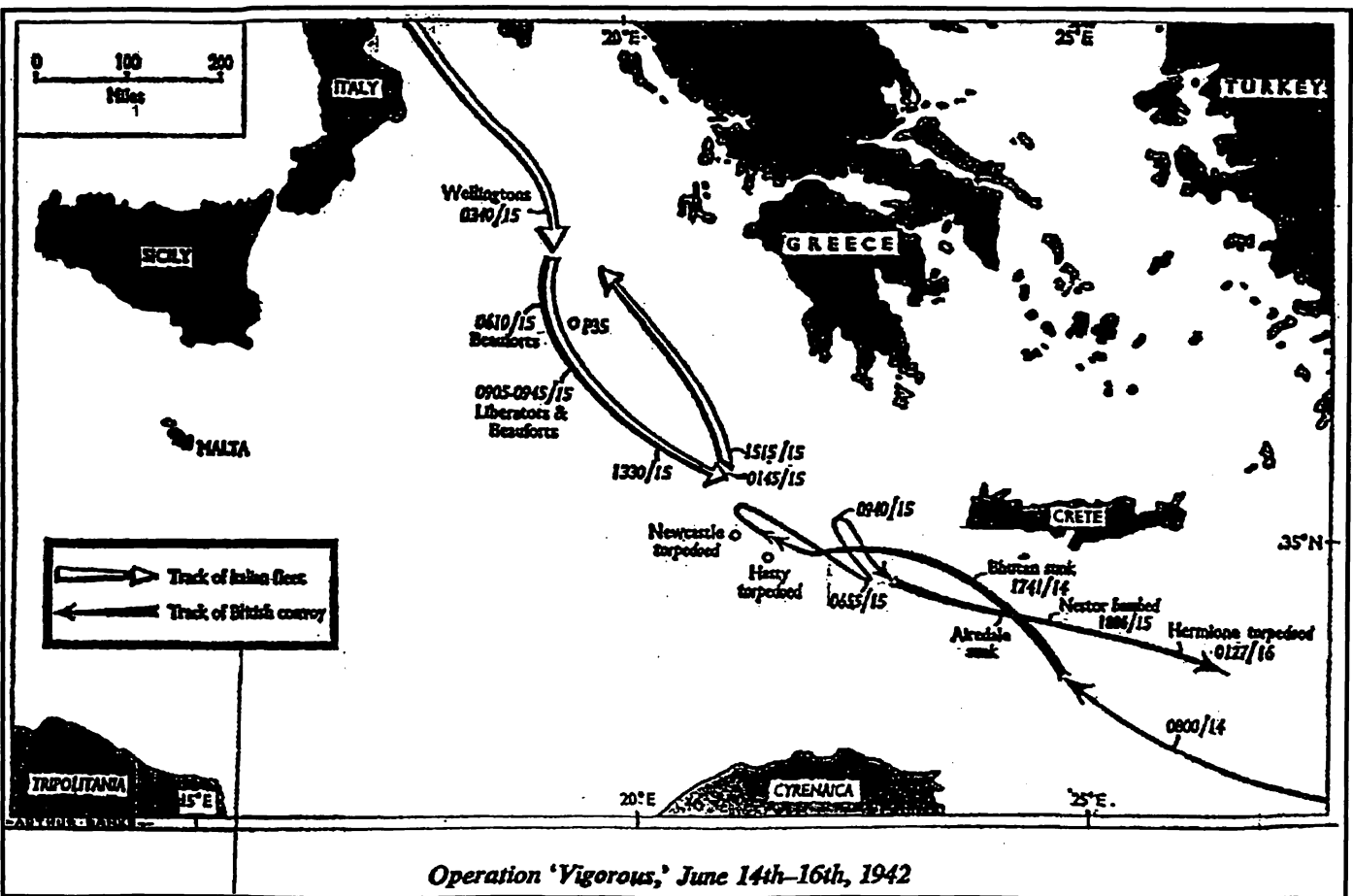
(6) Termine dispregiativo per indicare gli italiani, derivato da "guappo" (N.d.A.).

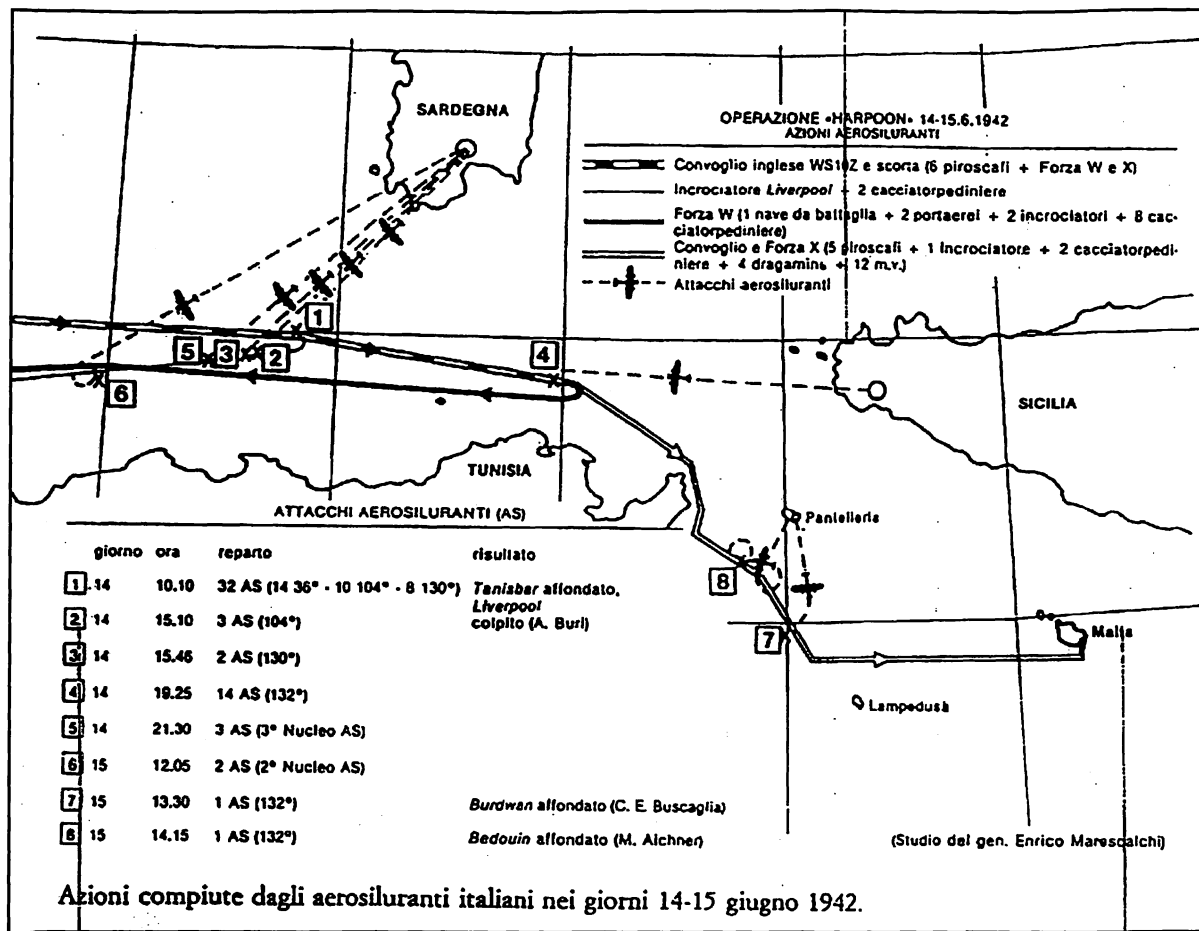
“MC-202” uno pilotato dal tenente Valtancoli l’altro da me. Ci portiamo in zona: unica navetta presente è questa! I “CR-42” si tuffano e sganciano; noi due della scorta li accompagniamo nel tuffo e poi ci buttiamo a mitragliare la tolda, quando a distanza ravvicinata scorgiamo una gran croce rossa dipinta sulla fiancata e a poppa una bandiera italiana... tiriamo su... e squagliamo contenti che le... bombe non abbiano centrato il... nemico; raggiungiamo a terra i “CR-42” che avevano avuto l’ordine di ripetere l’azione con la speranza di centrare l’obiettivo; c’è voluto del bello e del buono con varie telefonate al Comando Marina Pantelleria per convincerli che quella era una nave ospedale italiana”..



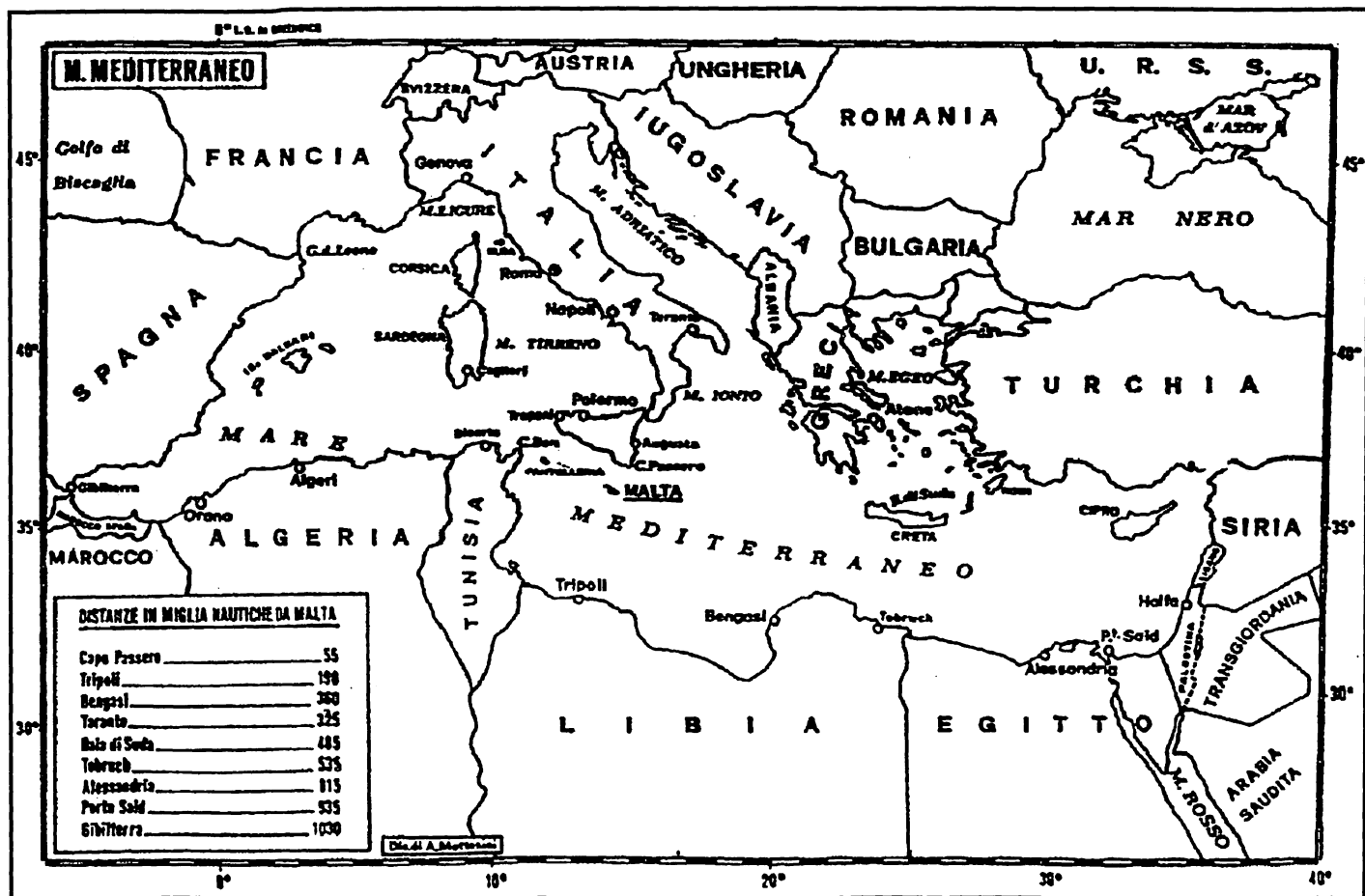
Allegato 1

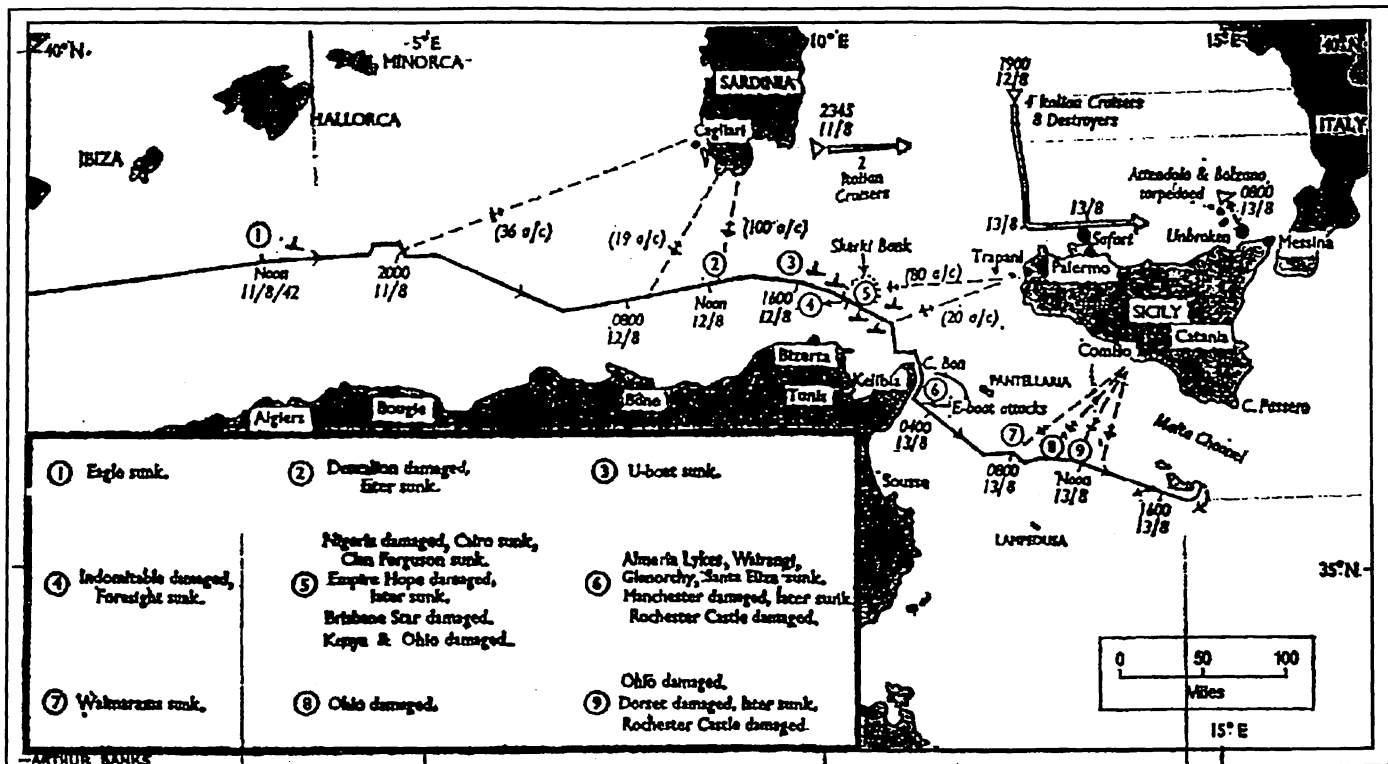
Tratto da Francesco Maresini. *La Battaglia Aeronavale di Mezzo Agosto*.
Roma, Edizione Dell'Ateneo, 1986.





Tratto da Francesco Martesini. *La Battaglia Aeronautale di Mezzo Agosto*.
Roma, Edizione Dell'Ateneo, 1986.





navali, ai cantieri e al porto di La Valletta. Il 15 marzo iniziò la prima fase dell'offensiva con attacchi alle batterie contraerei dell'isola, con intensità crescente fino al mattino del 20 con un attacco di 20 "JU-88".

Nel pomeriggio iniziò la seconda fase con il bombardamento dell'aeroporto di Ta Kali effettuato con la concentrazione nel tempo di 74 "JU-88" che distrussero al suolo 6 velivoli inglesi. Sullo stesso aeroporto si accanirono, il giorno seguente, 141 "JU-88" e "BF-110", scortati da 7 "BF-109", che distrussero al suolo 7 velivoli perdendone 3. Nei giorni successivi, l'offensiva aerea fu interrotta a causa della sopravvenuta esigenza di attaccare il convoglio inglese "MW-10" diretto a Malta, e venne quindi ripresa il primo aprile. Fino al 27 furono distrutti al suolo 68 velivoli (più 15 probabilmente distrutti e 40 danneggiati), abbattuti in volo 64 aerei, più 4 probabili.

Questi importanti risultati, per quanto non sufficienti per il conseguimento dello scopo essenziale del piano operativo, rinfrancarono ulteriormente il Capo del Governo che già aveva visto, in gennaio, realizzate le sue aspettative con il contrattacco di sorpresa di Rommel e con la conseguente riconquista della Cirenaica. Tuttavia egli non si era fatto molte illusioni dato che in quell'occasione aveva dato disposizioni per intensificare l'azione diplomatica tendente ad ottenere dalla Francia l'uso dei porti tunisini per rifornire la Libia. Era stato indotto a fare questo tentativo dalla crisi dei trasporti marittimi dall'Italia all'Africa, nonché dall'insufficiente ricettività dei porti della Tripolitania.

Questo in effetti era il problema maggiore che il Governo italiano doveva risolvere per evitare che le Forze Armate in Africa rimanessero senza carburante, pezzi di ricambio, motori ed altro materiale necessario sia per le forze corazzate sia per l'Aeronautica. Quest'ultima soprattutto ne aveva bisogno perché era la più impegnata, di giorno e di notte incessantemente e, quindi, la più soggetta a logorìo. Ma essa, oltre ai mezzi, aveva anche la necessità di rimpiazzare il personale sottoposto a una notevole fatica fisica e psicologica nell'ambiente africano senza confortevoli ricoveri ed adeguata alimentazione. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica riuscì comunque ad inviare in Libia un certo numero di "MC-202" e la *Luftwaffe* alcuni "ME-109" e così i piloti poterono conseguire la superiorità aerea nei tre mesi successivi all'avanzata delle truppe dell'Asse, attestatesi nei primi giorni di febbraio a Ein el-Gazala, in attesa di riprendere l'offensiva una volta ottenuti i rifornimenti.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica scrisse un rapporto al Comando Supremo nel quale, con linguaggio cauto e diplomatico, espose tutta la problematica della Forza Armata. Scrisse:

“L'Aviazione, l'arma che ha precorso i tempi scavalcando i pregiudizi, l'arma alla quale i più scettici han finito col chiedere le cose più assurde, quest'arma costosissima e di straordinaria tendenza al logoramento, è oggi sfruttata in tanti settori e con vari impieghi, che la vera difficoltà è quella di 'non fare'; mira alla quale si dovrebbe in certo qual modo tendere se si pensa che al momento in cui l'aviazione sarà indispensabile essa verrà fatalmente a mancare. Senza voler dissertare su questo argomento, ma mosso dalla necessità di chiarirne l'importanza fondamentale, aggiungo che l'istinto del chiedere è talmente naturale da non potersi pretendere che esso sia contenuto in chi non abbia competenza, ingerenza e affanni nella preparazione; come egualmente naturale, logico e attagliantesi al carattere generoso degli aviatori è il 'non rifiutare'”.

Fatta questa premessa per spiegare la tendenza dei Comandi terrestri e navali periferici a tener conto soltanto delle proprie esigenze operative e a domandare forze aeree in relazione ad esse, Fougier osservò che gli arrivavano richieste preventive dai vari Comandi che avrebbe potuto soddisfare soltanto con una forza decupla di quella esistente e con riserve inesauribili.

In pratica il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica rivendicò il diritto di applicare il principio di unità aeronautica e quello della manovra delle forze, come si rileva da questo periodo:

“Per la parte che ci riguarda, senza soffermarci all'analisi storica dell'attuale situazione, dobbiamo tuttavia riconoscere che il bilancio delle forze è tutt'altro che attivo ed è quindi necessario, più che mai, serrare le file; il che può ottenersi soltanto con l'applicazione di quel saggio criterio di economia, che non deve lesinare quando la necessità è reale e deve resistere quando 'si può fare a meno'. Unità di competenza, dunque, e centralizzazione dei mezzi. E, specialmente quando i mezzi sono scarsi, quando cioè si deve combattere senza un adeguato sostegno aeronautico, bisogna più che mai aprire gli occhi e non pensare che i guai si attenuino spezzettando e frantumando i pochi mezzi disponibili tra Esercito e Marina e numerosi comandi da settori operativi”.

Fugati i timori che l'applicazione del principio di unità aeronautica potesse provocare “l'evasione dalle direttive superiori” o determinare un'in-

sufficiente collaborazione dell'Aeronautica con le altre due Forze Armate, il Capo di Stato Maggiore, concludendo, affermò:

“L'aviazione, arma mobile e manovrabile per eccellenza, è la tipica Forza Armata di cui dovrebbe disporre il Comando Supremo, per scatenarla, di volta in volta, là dove la situazione lo richiede e con le modalità che al Comando Supremo dovrebbero essere suggerite dal Comandante unico ed unico responsabile delle forze aeree”.

Purtroppo, allo stato della situazione aeronautica generale agli inizi del 1942, ci voleva ben altro che una timida sebbene lucida denuncia degli errori commessi nell'impiego dell'aviazione. Come vedremo tra breve, essa non ebbe alcun effetto e il generale Fougier continuò a non aver l'autorità per influire sull'attività dei Comandanti Superiori oltremare per quanto riguardava la guerra aerea, né riuscì a fornire la necessaria ed efficace consulenza tecnica al Comando Supremo pur avendone la volontà e la capacità. Con l'inevitabile conseguenza che le forze aeree continuarono ad essere impiegate in modo errato, antieconomico e con scarso rendimento, spesso senza un preciso disegno strategico e con un indirizzo operativo legato alle esigenze locali e ai contingenti delle forze di superficie.

Intanto la neutralizzazione di Malta aveva fatto temere a Winston Churchill di perdere l'isola e di andare incontro a una nuova ondata di critiche e di indignazione dell'opinione pubblica inglese come quella provocata, nel mese precedente, dalla caduta di Singapore e delle Indie Olandesi, dall'invasione di Burma e dal passaggio attraverso lo stretto di Dover delle corazzate tedesche *Scharnost* e *Gneisenau* con l'incrociatore *Principe Eugenio*.

Ad aumentare le preoccupazioni del Primo Ministro inglese sopravvenne la cosiddetta “Seconda Battaglia Navale della Sirte”, dal 21 al 24 marzo 1942. La flotta italiana, scortata dalla caccia italo-tedesca, si scontrò con la scorta del convoglio “MW-10” diretto a Malta. Questa volta la cooperazione tra navi e velivoli fu molta buona ma, sia per le cattive condizioni del mare e la scarsa visibilità, sia per l'abilità dei marinai inglesi nello sfruttare tali condizioni, la flotta italiana non riuscì ad impedire alle superstiti navi del convoglio di arrivare a Malta. Esse furono comunque attaccate nel porto dell'isola ed affondate. Nell'azione andarono perduti due cacciatorpediniere italiani travolti dalla tempesta e tre aerosiluranti “S-79” abbattuti dalla contraerea delle navi inglesi.

Il 26 maggio — precedute da un'incursione all'alba di 59 “MC-202” sull'aeroporto di Gambut, dove furono distrutti al suolo tutti i velivoli

inglesi — le forze corazzate tedesche e italiane avanzarono verso Est, mentre l'aviazione attaccava le retrovie nemiche e i velivoli d'assalto e da caccia appoggiavano le truppe. Il 21 giugno fu riconquistata Tobruk e per nove giorni proseguì la travolgente avanzata di Rommel. Sette giorni prima vi era stata nel Mediterraneo meridionale la cosiddetta "Battaglia Navale di Mezzo Giugno". Essa fu combattuta per lo più da velivoli da bombardamento, in quota e a tuffo, e dagli aerosiluranti e dimostrò che la ben organizzata cooperazione tra forze navali ed aeree, e soprattutto l'impiego coordinato delle seconde, distribuite sulle isole e sulle coste del Mediterraneo, avevano reso questo mare impraticabile per le navi inglesi.

Il 30 giugno le truppe dell'Asse raggiunsero il punto culminante dell'offensiva. Il feldmaresciallo Kesselring l'aveva previsto in base soprattutto a considerazioni di carattere logistico (allungamento delle linee di rifornimento, impossibilità di spostare in avanti le forze aeree a causa delle difficoltà di trasporto e del conseguente aumento del rapporto delle forze, che prevedeva 600 velivoli inglesi contro 140 italo-tedeschi), ma non riuscì ad imporre il suo parere a Rommel, nonostante questi dipendesse da lui. Sta di fatto che egli aveva ricevuto l'ordine da Hitler di astenersi da qualsiasi interferenza nell'operato del suo subordinato in campo operativo.

Rommel fu fermato a el-Alamein dal generale Auchinleck che aveva organizzato una solida linea di resistenza tra la depressione di el-Qattara e il mare. Su questa linea, priva di fianchi scoperti, il Generale inglese riuscì a resistere ai reiterati attacchi delle forze italo-tedesche. Rommel, a 97 chilometri da Alessandria, si venne a trovare al limite estremo della linea di rifornimento e perciò, come aveva previsto il suo superiore, la situazione degli approvvigionamenti, fino ad allora sfavorevole per gli inglesi, si capovolse. Auchinleck e il Comandante in Capo dell'aviazione, A. Tedder, ne approfittarono per bombardare i centri di approvvigionamento italo-tedeschi situati sulla costa, per cui la base più vicina divenne Bengasi, a 1100 chilometri.

Seguirono due mesi di preparazione per una nuova offensiva di Rommel, mentre le forze aeree continuavano la loro impari lotta contro l'aviazione inglese e gli attacchi su Malta. Esse, alla fine di agosto, erano costituite da 182 velivoli da caccia (93 "MC-202", 46 "MC-200" e 43 "G-50"); 150 d'assalto (50 "MC-200" adattati con bombe alari, 100 "CR-42"); 25 velivoli da bombardamento "Cant. Z-1007 bis", 34 aerosiluranti "S-79", 24 "Ca. 311", 17 "Cant. Z-504", 6 "Cant. Z-506", 14 "Ghibli", per un totale di 452 velivoli. Ad essi vanno aggiunti circa 160 velivoli tedeschi

“ME-109” e “JU-87”. L’aviazione inglese disponeva di una forza aerea stimata in 1300 velivoli in continuo aumento per l’apporto di bombardieri e di caccia americani. Una superiorità quantitativa e qualitativa notevole alla quale si aggiungeva la maggior disponibilità di carburante e possibilità di manutenzione dei velivoli, nonché la migliore efficienza psicofisica del personale. Nel frattempo anche l’esercito inglese era stato rinforzato con altre truppe e con 300 carri armati americani “Sherman” e 100 cannoni semoventi che portarono l’armamento inglese al livello di quello tedesco.

A differenza di quella inglese, che aveva riaffermato il ruolo “dominante” del bombardamento strategico, l’aviazione dell’Asse era orientata principalmente all’impiego tattico. La sua attività infatti fu esclusivamente rivolta a contrastare l’azione aerea offensiva inglese, diurna e notturna, sulle truppe e sui campi d’aviazione, ad intervenire contro concentramenti di forze meccanizzate all’attacco o in fase di preparazione dell’attacco.

Azioni di bombardamento strategico furono effettuate soltanto dai reparti tedeschi di stanza a Creta e, saltuariamente, da quelli italiani dislocati in Egeo. D’altra parte non vi era possibilità di incrementare i velivoli da bombardamento sul fronte egiziano, sia perché quelli tedeschi erano impegnati in Russia e sia perché quelli italiani non erano strutturalmente idonei per l’impiego in zone desertiche e contro l’agguerrita difesa aerea inglese. Infine l’aviazione italiana disponeva di una riserva di carburante pari a una settimana di operazioni.

Più o meno nello stesso periodo (dal 9 luglio ai primi di settembre) il Comando Supremo italiano inviò altre truppe sul fronte russo e costituì l’ARMIR (Armata Italiana in Russia). Il personale dei due gruppi di volo fu sostituito da quello del 21° Gruppo C.T. e del 71° Gruppo O.A. e furono inviati altri 12 “MC-202” per il primo e 12 “BR-20” per il secondo, più 8 velivoli “S-82” da trasporto. Il complesso aeronautico fu denominato Comando Aeronautico Fronte Orientale (C.A.F.O.). Forze terrestri ed aeree che sarebbero state molto più utili in A.S.I. (Africa Settentrionale Italiana). Specialmente le seconde che erano destinate a restare inoperative ancora una volta per quasi tutto l’inverno estremamente rigido. I velivoli infatti non erano adatti ad operare nel clima russo, oltretutto senza ricoveri adeguati, né predisposizioni tecniche per l’impiego di velivoli parcheggiati all’aperto. Inoltre gli specialisti non potevano eseguire in maniera appropriata il lavoro di manutenzione e la preparazione dei velivoli per il volo. La messa in moto dei motori era difficile, lunga e laboriosa,

l'olio idraulico congelava, bloccando il carrello. I parabrezza e i collimatori si appannavano rendendo difficoltosa la navigazione e il combattimento. Infine i piloti, in volo, erano soggetti a congelamenti di primo e secondo grado nonostante gli indumenti elettroriscaldati.

In luglio doveva essere effettuata anche l'Operazione "C 3", studiata nei dettagli allorché il Comando Supremo italiano si era reso conto dell'importanza dell'occupazione dell'isola di Malta. Ma Hitler, nel frattempo, aveva cambiato idea sull'opportunità dell'operazione e aveva ritenuto più urgente proseguire l'avanzata verso l'Egitto. Malta andava comunque neutralizzata e perciò il Comando Supremo ordinò una seconda offensiva sull'isola da parte delle Forze aeree italiane e tedesche schierate in Sicilia. Le prime erano costituite da 11 "BR-20", 25 "Cant. Z-1007 bis", 9 "S-84", 15 "JU-87", 60 "MC-202" e 18 "RE-2001". Le seconde da due gruppi da bombardamento e uno da caccia. L'offensiva dal 1° al 14 luglio portò al logoramento delle aviazioni contrapposte ma non a quei risultati che i Comandi italo-tedeschi si attendevano, principalmente perché le forze impiegate erano insufficienti.

Dal 12 al 14 agosto avvenne la cosiddetta "Battaglia di Mezzo Agosto" durante la quale l'aviazione dell'Asse affondò 11 dei 16 piroscafi componenti il convoglio "Pedestal" e danneggiò una portaerei, una corazzata e due incrociatori. In questa battaglia i Comandanti italo-tedeschi perdettero l'ultima buona occasione per assestare un grave colpo alla Marina britannica e per neutralizzare Malta. Purtroppo ancora una volta la prudenza di Supermarina, le deficienze tecnico-addestrative dell'Aeronautica e della Marina, la mancanza di una corretta procedura di cooperazione tra di loro, l'incapacità delle industrie aeronautiche di produrre rapidamente velivoli idonei da opporre a quelli Alleati, la mancanza di addestramento al combattimento notturno dei marinai, l'impiego di piloti non molto addestrati nella specialità siluranti, contrapposti allo spirito combattivo della Marina inglese, al perfetto addestramento del suo personale al combattimento notturno, alla sua capacità di escogitare manovre evasive efficaci contro gli attacchi degli aerosiluranti e, soprattutto, di rimpiazzare navi e velivoli distrutti o danneggiati grazie alla grande capacità produttiva delle sue industrie e agli aiuti americani, contribuirono a questo insuccesso dell'Asse.

Il 1° settembre le forze italo-tedesche ripresero l'offensiva nel deserto ma dopo due giorni di duri combattimenti furono costrette a ripiegare sulle basi di partenza. Il generale Montgomery aveva attentamente studiato

la tattica di Rommel e aveva capito che essa consisteva principalmente nell'indurre i carri armati inglesi ad attaccare i suoi mezzi corazzati. Questi erano protetti da uno schermo di cannoni da 88 mm (arma contraerea con gittata e potenza maggiori dei normali cannoni anticarro) che mettevano fuori combattimento la maggior parte dei mezzi attaccanti. A questo punto Rommel lanciava i propri carri armati e vinceva il combattimento ravvicinato. Poiché si aspettava l'attacco delle truppe dell'Asse, Montgomery schierò le proprie forze in modo opportuno e, applicando la stessa tattica del suo avversario, riuscì a vincere la sua prima battaglia difensiva.

Dopo questo successo, in vista dell'Operazione "Torch", egli ricevette l'ordine di passare all'offensiva al più presto possibile. Attestate saldamente a difesa le truppe, si dedicò allo studio ed alla preparazione di un piano di attacco, meticoloso e comprensivo dei più minuti elementi necessari per conseguire una decisiva vittoria su Rommel. Per l'aviazione, ad esempio, fu stabilito che ogni gruppo di volo avesse 30 piloti e ogni stormo una riserva di 10 piloti. Dal punto di vista tecnico fu deciso che i reparti non avessero in carico velivoli e automezzi che non potessero essere riparati entro 48 ore; che ogni reparto avesse sette giorni di rifornimenti in parti di ricambio, carburante, lubrificanti, viveri ed acqua; che fossero disponibili mezzi per il rapido rifornimento di munizionamento per ogni gruppo di volo e 24 autobotti per il rifornimento dei velivoli da caccia. A sostegno dell'VIII Armata erano stati assegnati 750 velivoli dei 1628 compresi nell'ordine di battaglia generale e 54 velivoli da trasporto, tutti facenti parte di una razionale ed efficiente organizzazione a terra che comprendeva un controllo avanzato del supporto aereo (*Forward Air Control*); e un controllo avanzato della caccia (*Forward Fighter Control*); una linea di osservatori radiotelefonici e radar; uno stormo da caccia avanzato e due arretrati, più due gruppi di riserva; uno stormo da bombardamento diurno avanzato e uno arretrato.

Dalla parte dell'Asse, le forze aeree non avevano un'organizzazione simile e operavano su richiesta dei Comandi terrestri. I velivoli tedeschi erano schierati nei pressi di el-Daba (4 gruppi "ME-109") e alcuni reparti italiani (3° e 4° stormo C.T., 50° assalto, 8° gruppo C.T., 101° gruppo assalto) a Fuka, Abu Aggag e Abar Nimeir. I bombardieri a tuffo tedeschi (2 gruppi) a Sidi Haneim, i velivoli da bombardamento italiani (191^a squadriglia "Cant. Z-1007 bis") a Marsa Matrûh. Mentre tutti o quasi i velivoli tedeschi erano concentrati nell'area di el-Alamein, quelli della V Squadra Aerea erano sparsi tra Derna e Tripoli. In considerazione dell'enorme al-

lungamento e delle linee di comunicazione il Comando italiano modificò l'ordine di battaglia dislocando le forze aeree in tre settori: Est, comando a Fuka; Centrale, comando a Sidi Califa; Ovest, comando a Tripoli. In linea vi erano 25 "Cant. Z-1007 bis", 34 "S-79" siluranti, 40 "CR-42" e 50 "G-50" assalto, 93 "MC-202", 46 "MC-200", 43 "G-50", 24 "Ca. 311", 17 "Cant. Z-501", 6 "Cant. Z-506", 14 "Ghibli", per un totale di 392 velivoli efficienti. A Marsa Matrûh era stata creata la IV Delegazione Intendenza per alimentare direttamente i reparti avanzati, mentre era stata potenziata la III Delegazione in vista della grande importanza del porto di Tobruk; inoltre si era provveduto a trasportare nelle zone avanzate notevoli quantità di carburante, di munizioni e di materiali vari.

Nel piano di battaglia, Montgomery aveva assegnato all'aviazione un ruolo determinante e dottrinalmente corretto: conquistare gradualmente la superiorità aerea e poi il dominio dell'aria entro il 23 ottobre e, quindi, all'alba di questo giorno effettuare attacchi di sorpresa sugli aeroporti nemici, per distruggere al suolo le forze aeree ivi dislocate e, in modo particolare, impedire la ricognizione aerea nemica.

Il 22 settembre 1942 Rommel cedette il comando al generale G. Stumme e rientrò in Germania per un periodo di cure. Il 3 ottobre il secondo informò il maresciallo Cavallero che le attività terrestri ed aeree inglesi facevano presagire un'offensiva e perciò era necessario provvedere subito ai rifornimenti già richiesti. Il 19 l'aviazione inglese bombardò i campi nella zona di el-Daba (caccia tedesca) con 100 velivoli nell'arco di 24 ore. Le crociere di vigilanza della caccia inglese impedirono la ricognizione aerea italo-tedesca delle operazioni di radunata delle forze terrestri inglesi e le protessero da eventuali attacchi aerei. Altri velivoli attaccarono il porto di Tobruk ed altri porti minori, bombardieri diurni e caccia-bombardieri colpirono obiettivi terrestri, colonne in marcia e depositi, con qualche incursione sui campi avanzati dell'Asse.

Dall'alba del 19 al tramonto del 23 ottobre, l'aviazione inglese effettuò 2209 sortite, con una media di 490 sortite ogni 24 ore. Nella notte tra il 23 e il 24 ottobre la R.A.F. effettuò attacchi a bassa quota con la caccia notturna, disturbò alle comunicazioni radio tra i reparti corazzati italo-tedeschi mediante un velivolo "Wellington" appositamente attrezzato (che lanciò anche falsi paracadutisti e fumogeni per creare confusione nelle linee nemiche). Il 24 mattina il generale Stumme morì e Hitler ordinò a Rommel di rientrare immediatamente in Africa e riprendere il comando. Il Generale raggiunse in volo Tripoli, dopo essersi fermato a Roma per sollecitare l'invio di carburante, di velivoli, di truppe.

Da quel momento cominciò la disperata resistenza con formidabili contrattacchi delle forze corazzate italo-tedesche, nonostante la superiorità aerea inglese di 3 a 1. Il principale contrattacco avvenne nel pomeriggio del 27 ottobre, preceduto da un intenso fuoco di preparazione dell'artiglieria e dal bombardamento delle posizioni inglesi effettuato da 20 "Stuka" e 43 "CR-42" scortati da "MC-202" e "ME-109". Nel combattimento aereo che seguì, contro 16 "Kittyhawks" americani e 24 "Hurricanes", cinque velivoli italiani furono abbattuti (4 "CR-42" e 1 "JU-87"). Gli inglesi perdettero 3 "Hurricanes". Per difendersi i velivoli italiani erano stati costretti a sganciare le bombe e soltanto quattro riuscirono a portare a termine la missione. Dopo questa azione il comando della V Squadra Aerea rinunciò ad impiegare di giorno i cacciabombardieri a causa della superiorità aerea nemica e dell'impossibilità di effettuare attacchi di sorpresa nelle zone coperte da radar. Dal 20 al 31 ottobre i reparti italiani perdettero in combattimento 15 "MC-202" e al suolo ebbero distrutti 4 "MC-202", 4 "MC-200", 2 "Cant. Z-1007 bis". Furono gravemente danneggiati 4 "MC-202", 6 "MC-200", 1 "Cant. Z-1007 bis" e danneggiati lievemente 42 "MC-202", 5 "MC-200", 2 "Cant. Z-1007 bis", 5 "CR-42".

L'affondamento di tre piroscafi che trasportavano in Africa nafta e, a Creta la distruzione al suolo dei velivoli che avrebbero dovuto trasportare il prezioso carburante furono gravi colpi per Rommel. Nonostante fosse fisicamente debilitato, con uomini anch'essi esausti dopo diciotto mesi di campagna nel deserto, senza il carburante necessario per manovre ad ampio respiro e senza un valido appoggio dell'aviazione, egli era riuscito a limitare il successo del suo avversario. In altri momenti e contro un altro Generale avrebbe potuto probabilmente riorganizzare le proprie truppe e tentare di capovolgere la situazione mediante una delle geniali manovre alle quali aveva abituato gli inglesi e per le quali era entrato nella leggenda. Ma tutto congiurava contro di lui. In quei giorni Churchill premeva per una vittoria clamorosa prima dell'inizio dell'Operazione "Torch" (prevista per l'8 novembre) e Montgomery era deciso a dargliela a tutti i costi e determinato a sfruttare il successo, nonostante le gravi perdite subite, egli era soprattutto attento a non dare la minima opportunità a Rommel di sfruttare il proprio genio tattico. Perciò il 2 novembre il Comandante dell'VIII Armata riprese l'offensiva con le forze di riserva. Grazie al massiccio e determinante appoggio dell'aviazione riuscì a sfondare le linee italo-tedesche e a obbligare Rommel a ripiegare su Halfaya, dove era stata predisposta una linea di arresto. La battaglia di el-Alamein si era praticamente conclusa con la vittoria inglese.

I reparti di volo italiani del settore Est, decimati e con una attrezzatura tecnico-logistica in continuo movimento, con una minima disponibilità di carburante, continuarono a svolgere attività di scorta ai caccia-bombardieri e agli "JU-87" tedeschi, di ricognizione e di attacchi al suolo, sostenendo validamente alcuni combattimenti aerei.

In Italia la produzione aeronautica andava sempre più calando (235 velivoli per anno alla fine del 1942) a causa della endemica carenza di materie prime, di fonti di energia e dei bombardamenti aerei alleati, che dall'estate del 1942 andarono crescendo sempre più con gli attacchi diurni delle "Fortezze Volanti" americane sulle città industriali. Lo Stato Maggiore, non avendo potuto rimediare tempestivamente alla mancanza di un idoneo programma di costruzioni aeronautiche — adeguato al rapido sviluppo tecnico e alle esigenze crescenti della guerra — continuò a ricorrere a soluzioni di compromesso. Vale a dire a far produrre velivoli che pur essendo superati potevano ancora essere utilizzati alla meglio dai piloti e, nello stesso tempo sollecitò la costruzione di macchine moderne. Queste ultime erano subordinate all'approvvigionamento dei motori tedeschi, fino a quando le industrie italiane non riuscirono a costruirli su licenza. Inoltre si persistette nel disperdere materie prime ed energie lavorative tra varie ditte per costruire, con lo stesso motore, tre tipi diversi di velivoli da caccia ("MC-205", "RE-2005" e "G-55"). Infine la carenza di carburante ridusse l'attività delle scuole di volo e dei reparti da bombardamento, facendo presagire un rapido esaurimento delle capacità operative della Regia Aeronautica. Neanche quando esso apparve evidente e si prospettò la necessità di fare uno sforzo per concentrare la produzione su un velivolo da caccia idoneo per contrastare l'aviazione da bombardamento alleata, le industrie aeronautiche si decisero a trasformare le proprie attrezzature per costruire un unico tipo di velivolo.

Davanti a queste prospettive, alla fine del 1942, il generale Fougier inviò una dettagliata relazione al Capo di Stato Maggiore Generale sulla situazione della Regia Aeronautica al 15 settembre 1942. In essa, oltre a specificare lo schieramento dei velivoli sui vari fronti, avvertì il suo superiore che la situazione stava diventando sempre più difficile e preoccupante, alla fine dichiarò:

"L'aeronautica italiana compie perciò un lavoro molto superiore alle sue forze, consumando energie che non trova il modo rimpiazzare. Ma il limite che la volontà di operare non vorrebbe mai raggiungere è imposto dalla situazione descritta che vuole un minor impiego rispetto a quello attuale,

onde non giungere in breve tempo ad una situazione molto più grave, quale si può prevedere per esempio nel servizio di scorta ai convogli con riflesso sulla situazione di tutta la specialità caccia. Infatti i Reparti che lo attuano, sottoposti per insufficienza numerica, oltre che al lavoro di scorta, anche a continui spostamenti di sede, vedono la loro efficienza in materiali ed uomini calare rapidamente.

Il quadro rappresentato deve essere tenuto presente nel formulare le richieste, per le fatali ripercussioni che derivano da quelle eccessive in relazione alle reali possibilità, alle quali non sarà possibile porre rimedio se l'impiego della R. Aeronautica non sarà contenuto nei limiti di uso razionale invece di raggiungere lo sfruttamento dei Reparti sino al limite oltre cui non possono dare più nulla per l'esaurimento di tutte le loro possibilità..."

Intanto in Africa Settentrionale, mentre Rommel faceva del suo meglio per ritardare l'avanzata delle truppe inglesi, in ottemperanza agli ordini di Hitler e di Mussolini di resistere ad oltranza, gli Alleati l'8 novembre 1942 sbarcavano in Marocco e in Algeria. Questa eventualità non era stata presa in considerazione dagli Stati Maggiori italiani e tedeschi e perciò, appena delineatasi l'operazione, essi dovettero ricorrere ad immediati provvedimenti di ripiego, come quello di occupare la Tunisia e la Corsica e di inviare in Sardegna unità aeree disponibili sul territorio metropolitano. Dal 3 al 6 novembre furono fatti affluire sui campi sardi: 8 "P-108", 25 "S-84", 17 "S-79", 16 "Cant. Z-1007 bis", 57 "MC-202", 23 "RE-2001". In Sicilia furono trasferiti 16 "MC-200" e 5 "G-50" della IV Squadra Aerea e 15 "G-50" dalla Grecia.

Il 9 e il 10 novembre, velivoli da trasporto tedeschi e italiani sbarcarono a Tunisi, a Biserta, a Sousse e a Sfax un reggimento di paracadutisti e alcuni battaglioni di fanteria tedeschi e qualche battaglione di bersaglieri. Nei giorni successivi squadriglie da caccia e da bombardamento a tuffo tedesche furono schierate sugli aeroporti di Tunisi e di Biserta. Sul primo fu dislocata una parte del 155° Gruppo da Caccia su "MC-202".

Nello stesso periodo era in preparazione la grande offensiva invernale russa che doveva portare alla tragica ritirata dell'ARMIR e alla fine della partecipazione della Regia Aeronautica al conflitto su quel fronte. L'aviazione da caccia italiana svolse un'intensa attività con azioni di mitragliamento e spezzonamento delle truppe nemiche e i reparti da trasporto effettuarono numerose missioni, nonostante le avverse condizioni meteorologiche, per trasportare personale ferito, materiale vario, viveri e posta nelle posizioni avanzate. In un telegramma del 12 dicembre 1942, il gene-

rale Gariboldi esprese il proprio vivo compiacimento agli “*eroici equipaggi dell'aria*” per le “*azioni generose efficaci*” effettuate. In effetti la nebbia, le violente nevicate e la pioggia che impantanavano i campi di volo, la temperatura rigida, che arrivava anche a 35 gradi sottozero e che creava gli inconvenienti tecnici ai quali abbiamo accennato in precedenza, richiedevano una non comune dose di coraggio e di spirito di abnegazione.

In seguito al ripiegamento delle truppe, il Comando dell'aviazione perdette il contatto con l'ARMIR e dal 16 gennaio 1943 si preoccupò di salvare il materiale e gli uomini organizzando il loro trasporto a mezzo ferrovia, autocarri e aerei a Stalino. Furono abbandonati e distrutti 15 velivoli intrasportabili, 20 motori fuori uso o gravemente danneggiati, 10 automezzi inefficienti, 70 tonnellate di bombe e 200.000 cartucce.

Nel frattempo, in Africa, le truppe italo-tedesche si erano attestate al confine tunisino sulla linea del Mareth. Durante il ripiegamento, le forze aeree italiane, con il frettoloso abbandono dei campi di volo e del materiale, furono costrette ad operare in condizioni ancora più precarie del passato, al limite delle possibilità umane e della resistenza delle macchine.

La fine dell'anno 1942, vide così una Regia Aeronautica che nonostante tutto continuava, con immutato spirito combattivo e ardimento, a difendere disperatamente un lembo africano e il territorio metropolitano dagli attacchi della sempre più potente aviazione Alleata.

Dall'inizio della guerra alla fine del 1942 la Regia Aeronautica aveva perduto 3880 velivoli, dei quali 3110 delle specialità caccia e assalto. Le perdite in personale (deceduti, dispersi o prigionieri) erano state di 1280 piloti e 1710 specialisti.

Alla stessa data le sue forze aeree dislocate sui vari fronti di guerra erano ridotte a 859 velivoli bellicamente efficienti più 190 dell'aviazione per la Marina e 155 di quella per l'Esercito.

CRONOLOGIA ESSENZIALE

F.A.S. - Fronte Africa Settentrionale
F.R. - Fronte Russo
F.M. - Fronte Mediterraneo
F.I. - Fronte Interno

- 2 Gennaio F.A.S. — Cessa la resistenza del presidio italiano di Bardia.
- 13 Gennaio F.A.S. — Truppe britanniche occupano Sollum.
- 17 Gennaio F.A.S. — Cessa la resistenza italiana ad Halfaia.
- 21 Gennaio F.A.S. — Forze corazzate e motorizzate italo-tedesche raggiungono Agedabia, Saunnu e Antelat.
- 29 Gennaio F.A.S. — Le truppe britanniche abbandonano Bengasi dopo un'occupazione di 35 giorni.
- 30 Gennaio F.A.S. — Truppe italo-tedesche rioccupano Barce.
- 3 Febbraio F.A.S. — Forze italo-tedesche raggiungono Derna e proseguono l'avanzata per Tmimi.
- 27 Febbraio F.R. — Respinto da unità della Divisione *Torino* un attacco contro il caposaldo di Mawaja Orlowa.
- 22 Marzo F.R. — Reparti delle Divisioni *Pasubio* e *Torino* attaccano unità sovietiche obbligandole a ritirarsi (zona di Izium).
- 31 Maggio F.R. — Conclusione vittoriosa per le forze tedesche delle battaglie di Charcov e di Izium, alla seconda prende parte attiva un raggruppamento tattico italiano.
- 14/15 Giugno F.M. — Battaglia aeronavale di Pantelleria che segna la quasi distruzione del Convoglio britannico "Harpoon" ed il fallimento dell'Operazione "Vigorous" ad opera dell'aviazione italo-tedesca e di unità di superficie della Regia Marina.
- 19 Giugno F.A.S. — Una colonna motorizzata italo-tedesca occupa Bardia.

- 21 Giugno F.A.S. — La guarnigione britannica di Tobruk si arrende alle forze italo-tedesche, sono fatti 25.000 prigionieri.
- 23 Giugno F.A.S. — Forze italo-tedesche prendono la Ridotta Capuzzo, Sollum e Passo Halfaia.
- 24 Giugno F.A.S. — Truppe italo-tedesche raggiungono Sid al-Barrani.
- 27 Giugno F.R. — Forze sovietiche attaccano un importante caposaldo dell'ala meridionale dello schieramento italiano sul fronte del CSIR sono respinte sulle posizioni di partenza.
- 27 Giugno F.A.S. — Resa del presidio britannico di Marsa Matruk.
- 29 Giugno F.A.S. — Truppe italo-tedesche raggiungono el-Daba e puntano verso la regione di el-Alamein.
- 9 Luglio F.R. — Il CSIR assume la denominazione di XXXV Corpo d'Armata.
- 14 Luglio F.R. — Unità italiane del XXXV Corpo d'Armata occupano Ivanovka.
- 15 Luglio F.A.S. — Reparti italiani occupano l'oasi di Giarabub.
- 18 Luglio F.R. — Truppe italiane occupano Krasnaja Poljana e il centro minerario di Kronsji Lutsch.
- 21 Luglio F.A.S. — Reparti italiani raggiungono l'oasi di Siwa.
- 10 Agosto F.R. — Dopo 20 giorni di marce forzate l'VIII Armata italiana (ARMIR) termina il movimento di avvicinamento al Don.
- 10/14 Agosto F.M. — Operazione britannica "Pedestal" per rifornire Malta. Imponente la scorta della *Royal Navy* che, comunque impegnata dalle unità della Regia Marina (sommergibili e MAS) e dall'aviazione italo-tedesca, perde la maggior parte delle navi da carico del convoglio, ma le 5 che riescono a raggiungere Malta scaricano ben 30.000 tonnellate di materiale.
- 12/13 Agosto F.R. — Il XXXV Corpo d'Armata italiano si schiera sul Don sostituendo truppe tedesche.

- 20/29 Agosto F.R. — Truppe sovietiche tentano di forzare il Don nella regione ad ovest di Jelansk difesa dall'ARMIR. L'attacco sovietico viene respinto dalle Divisioni *Sforzesca*, *Pasubio*, III *Celere Duca d'Aosta*, e da reparti Alpini.
- 23 Agosto F.R. — Carica vittoriosa del Reggimento Savoia Cavalleria ad Isbucenskij.
- 11/12 Settembre F.R. — Nuovo attacco sovietico sul Don nel settore dell'ARMIR ancora respinto.
- 14 Settembre F.A.S. — Fallito tentativo britannico su Tobruk portato da speciali reparti di commando.
- 23 Ottobre F.A.S. — L'VIII Armata britannica inizia l'attacco ad el-Alamein con un potente fuoco d'artiglieria.
- 3 Novembre F.A.S. — Unità britanniche riescono ad infrangere la tenace resistenza italo-tedesca e a sfondare le linee dell'Asse ad el-Alamein.
- 6/7 Novembre F.A.S. — Combattimenti di retroguardia nella zona di Marsa Matruk.
- 8 Novembre F.A.S. — Truppe statunitensi sbarcano in più punti del Marocco, impadronendosi di Agadir, Mogador, Sagi Fedhale, Bara Zinka e Port Lyautey e in Algeria in prossimità di Algeri e Orano.
- 9 Novembre F.A.S. — Reparti corazzati britannici raggiungono Sidi al-Barrani.
- 9 Novembre F.A.S. — In Marocco una colonna americana investe Casablanca. In Algeria cessano le ostilità.
- 11 Novembre F.A.S. — Casablanca è presa dalle truppe americane. Anche Rabat è occupata.
- 12 Novembre F.A.S. — Reparti corazzati britannici raggiungono el-Merbibi e occupano Derna.
- 16 Novembre F.A.S. — Truppe italo-tedesche iniziano l'occupazione della Tunisia: prese Tunisi e Biserta si portano contro le truppe americane provenienti dall'Algeria.
- 20 Novembre F.A.S. — Truppe britanniche occupano Bengasi per la terza volta.

- 22 Novembre F.A.S. — Truppe italo-tedesche occupano Gabes.
- 24 Novembre F.A.S. — Truppe corazzate britanniche raggiungono e superano Agedabia.
- 4 Dicembre F.I. — Pesante bombardamento angloamericano su Napoli.
- 11/17 Dicembre F.R. — Massiccio e potente attacco sovietico sul medio Don che dopo sei giorni di duri combattimenti riesce a penetrare nello schieramento italo-germano-rumeno.
- 16 Dicembre F.A.S. — Reparti motocorazzati britannici lanciano forti attacchi in direzione di Bir el-Meruma.
- 17 Dicembre F.R. — In seguito a cedimenti nel settore dell'Armata rumena è necessario l'arretramento della Divisione *Sforzesca*.
- 18 Dicembre F.A.S. — Forze corazzate dell'VIII Armata britannica raggiungono la litoranea libica (Balhia) nei pressi di Bir el-Omar.
- 19 Dicembre F.R. — Ripiegamento delle unità tedesche ed italiane schierate sul medio Don, e a Oriente di Boguchor.
- 25 Dicembre F.A.S. — Reparti avanzati britannici occupano Sirte.
- Dicembre F.A.S. — Le forze italo-tedesche ampliano l'occupazione della Tunisia e si schierano a difesa.



RISTAMPA 2009

The first part of the paper discusses the importance of understanding the underlying structure of the data. This is particularly relevant in the context of machine learning, where the ability to identify patterns and relationships in the data is crucial for making accurate predictions. The second part of the paper focuses on the development of a new algorithm for solving the problem of finding the optimal solution to a given set of constraints. This algorithm is based on a combination of linear programming and heuristic search techniques, and is designed to be both efficient and effective. The third part of the paper presents the results of a series of experiments conducted to evaluate the performance of the proposed algorithm. These results show that the algorithm is able to find the optimal solution to the problem in a significantly shorter time than previous methods. Finally, the paper concludes with a discussion of the implications of these findings for future research in the field of optimization.